




3 1761 11650596 7



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505967>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

In Winnipeg, Manitoba
Thursday, March 19, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport
by extra-provincial undertakings

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

À Winnipeg, Manitoba
Le jeudi 19 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

CONCERNANT:

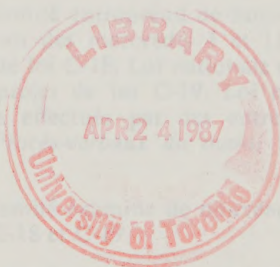
Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 19, 1987
(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:01 o'clock a.m. this day, in Winnipeg, Manitoba, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Members present: Bill Blaikie, Léo Duguay, David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Government of the Province of Manitoba, Department of Highways and Transportation: Honourable John S. Plohma, Minister; Dennis Schaefer, Manager, Transportation Policy. *From the Manitoba Trucking Association:* Ray Downey, President; Alan Harris, General Manager. *From the Manitoba Pool Elevators:* Greg S. Arason, Corporate Manager, Services and Development. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:* Hugh Mawhinney, General Chairman; Roy Lock, Business Representative. *From the Manitoba Legislative Committee of Canadian Railway Labour Association:* C.G. Hainsworth, Chairman; Mike W. Bobko, Vice-Chairman. *From the Canadian Interagency Forest Fire Centre:* C.A. Jeffrey, Director; Peter J. Armstrong, Aircraft Communications Manager; Gerald Mason, Supervisor of Air Operations. *From the Winnipeg Labour Council:* Jim Penner, Delegate; Paul Moist, First Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Government of the Province of Manitoba, Department of Highways and Transportation, made a statement and answered questions.

The representatives from the Manitoba Trucking Association made a statement and answered questions.

Greg Arason from Manitoba Pool Elevators made a statement and answered questions.

The representatives from the International Association of Machinists and Aerospace Workers made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 19 MARS 1987
(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports de réunit à Winnipeg, au Manitoba, aujourd'hui à 8 h 01, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autres députés présents: Bill Blaikie, Léo Duguay, David Kilgour.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du gouvernement du Manitoba, ministère de la Voirie et des Transports: L'honorable John S. Plohma, ministre; Dennis Schaefer, chef, Politique en matière de transports. *De la Manitoba Trucking Association:* Ray Downey, président; Alan Harris, directeur général. *De Manitoba Pool Elevators:* Greg S. Arason, directeur de la société, Services et développement. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:* Hugh Mawhinney, président général; Roy Lock, représentant commercial. *Du Comité législatif manitobain de l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* C.G. Hainsworth, président; Mike W. Bobko, vice-président. *Du Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt:* C.A. Jeffrey, directeur; Peter J. Armstrong, directeur, Communications avions; Gerald Mason, surveillant, Opérations aériennes. *Du Conseil du travail de Winnipeg:* Jim Penner, délégué; Paul Moist, premier vice-président.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (Voir *Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule no 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants du gouvernement du Manitoba, ministère de la Voirie et des Transports, font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la Manitoba Trucking Association font une déclaration et répondent aux questions.

Greg Arason, de Manitoba Pool Elevators, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale font une déclaration et répondent aux questions.

The representatives from the Manitoba Legislative Committee of Canadian Railway Labour Association made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Interagency Forest Fire Centre made a statement and answered questions.

The representatives from the Winnipeg Labour Council made a statement and answered questions.

At 11:50 o'clock a.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(34)

The Standing Committee on Transport met at 1:10 o'clock p.m. this day, in Winnipeg, Manitoba, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Other Members present: Bill Blaikie, Léo Duguay, David Kilgour.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Manitoba Federation of Labour: Wilf Hudson, President; Gary Russell, Research Director. *From the United Transportation Union:* Richard Greenaway, Representative; Ken Chorney, Representative. *From the Coalition Against Free Trade:* Rick Wishart, Coordinator; Bob Ages, Member-Delegate. *From the Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped:* Allan Simpson, Past Chairperson; Laurie Beachell, National Coordinator. *From the Northern Air Transport Association:* John W. Crichton, Executive Vice-President (First Air), Representative (Northern Air Transport Association). *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* A. Cerilli, Regional Vice-President; Jim Penner, Local Officer. *From the Manitoba Government Employees' Association:* Peter Olfret, President; George Burgen, Researcher.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives of the Manitoba Federation of Labour made a statement and answered questions.

The representatives from the United Transportation Union made a statement and answered questions.

Les représentants du *Comité législatif manitobain de l'Association des syndicats de cheminots du Canada* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du *Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du *Conseil du travail de Winnipeg* font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 50, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(34)

Le Comité permanent des transports se réunit à Winnipeg, au Manitoba, aujourd'hui à 13 h 10, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Autres députés présents: Bill Blaikie, Léo Duguay, David Kilgour.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Fédération du travail du Manitoba: Wilf Hudson, président; Gary Russell, directeur de la recherche. *Des Travailleurs unis des transports:* Richard Greenaway, représentant; Ken Chorney, représentant. *Du groupe Coalition Against Free Trade:* Rick Wishart, coordinateur; Bob Ages, membre délégué. *De la Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés:* Allan Simpson, ancien président; Laurie Beachell, coordinatrice nationale. *De la Northern Air Transport Association:* John W. Crichton, vice-président exécutif (First Air), représentant (NATA). *De la Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers:* A. Cerilli, vice-président régional; Jim Penner, agent de section locale. *De la Manitoba Government Employees' Association:* Peter Olfret, président; George Burgen, chargé de recherche.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule no 11*).

Le Comité examine de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de la *Fédération du travail du Manitoba* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants des *Travailleurs unis des transports* font une déclaration et répondent aux questions.

The representatives from the Coalition Against Free Trade made a statement and answered questions.

The representatives from the Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped made a statement and answered questions.

John W. Crichton from the Northern Air Transport Association made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers made a statement and answered questions.

The representatives from the Manitoba Government Employees' Association made a statement and answered questions.

At 5:04 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

G.A. Sandy Birch
Clerk of the Committee

Les représentants du *Groupe Coalition Against Free Trade* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés* font une déclaration et répondent aux questions.

John W. Crichton, de la *Northern Air Transport Association*, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de la *Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la *Manitoba Government Employees' Association* font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 04, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
G.A. Sandy Birch

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, March 19, 1987

• 0800

The Chairman: I see a quorum for calling evidence and our first witness is here. Members will see from the sheet of witnesses that we have quite a heavy day today, so the better we are on schedule the better it will be.

I would like to call the first witness, which is the Province of Manitoba. Appearing on its behalf is the Hon. John S. Plohman, Minister of Highways and Transportation.

We have a brief, which has an executive summary. It was circulated to members and I believe the Minister wishes to read it into the record. Then members will have the question-and-answer period.

Minister Plohman, I would like to welcome you to the table as we hit Manitoba, your province. It is good that we start off with you, fresh and bushy-tailed early in the morning.

Hon. John S. Plohman (Minister, Highways and Transportation, Province of Manitoba): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I want to welcome you to Manitoba. You can indeed take me seriously this early in the morning. I know you have a lot of long days ahead of you, and already behind you, in this very important issue as you consider the future of transportation.

I have, as the chairman has said, a brief summary that I would like to read into the record. I hope you have had an opportunity to review briefly our submission. We were not able to get it to you earlier and we apologize for that; however, with the short timelines, it was nearly impossible to do it.

I first of all would like to note I am pleased that your committee has endorsed a number of the recommendations contained in our submission on *Freedom to Move*. We hope we will be able to look forward to the same consideration with respect to the issues we will be putting forward today.

The government of the Province of Manitoba appreciates the opportunity to present our views on the legislation proposed for enactment in Bills C-18 and C-19 here in Winnipeg. I just want to add that I believe you did make the right decision to travel across the country, and I express my appreciation for it. I would have liked to have seen a few more stops along the way, as well.

Manitoba's interest is stimulated by our dependency upon efficient and low-cost transportation to access distant markets. In addition, transportation represents 15% of our

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 19 mars 1987

Le président: Nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoignages, et notre premier témoin est ici. Comme nous l'indique la liste des témoins, nous avons un horaire très chargé aujourd'hui; donc, plus nous le respecterons, mieux ce sera.

Le premier témoin est la province du Manitoba, représentée par l'honorable John S. Plohman, ministre de la Voirie et des Transports.

Nous avons reçu un mémoire, qui comporte un résumé. Il a été distribué aux députés, et je crois que le ministre veut en donner lecture pour le compte rendu, après quoi nous aurons une discussion libre.

Monsieur le ministre Plohman, j'aimerais vous accueillir à notre table, au moment où nous arrivons au Manitoba, votre province. Il est agréable de commencer par vous, qui êtes frais et pimpant, de si grand matin.

L'honorable John S. Plohman (ministre de la Voirie et des Transports, province du Manitoba): Merci, monsieur le président, et membres du Comité. Je tiens à vous souhaiter la bienvenue au Manitoba. Vous pouvez effectivement me prendre au sérieux de si grand matin. Je sais que vous avez plusieurs longues journées de boulot à abattre, sans compter celles que vous avez déjà faites, pour l'examen de ce dossier des plus importants pour l'avenir des transports.

Comme le président l'a dit, j'ai un bref résumé, dont j'aimerais donner lecture pour le compte rendu. J'espère que vous avez eu la chance de jeter un bref coup d'oeil sur notre mémoire. Il nous a été impossible de vous le faire obtenir plus tôt, ce dont je vous prie de nous excuser. Les délais étaient si courts que la tâche était presque impossible.

Tout d'abord, je suis heureux que votre Comité ait fait siennes plusieurs des recommandations contenues dans notre mémoire sur *Aller sans entraves*. Nous espérons pouvoir compter sur la même attention favorable à l'égard des questions dont nous vous saisisons aujourd'hui.

Le gouvernement de la province du Manitoba est heureux de l'occasion qui lui est offerte de présenter ses vues sur la mesure législative proposée dans les projets de loi C-18 et C-19 ici, à Winnipeg. J'ajouterais que selon moi, vous avez eu bien raison de voyager de par le pays, et je vous en sais gré. Je n'aurais pas détesté vous voir faire quelques escales en cours de route, également.

Si le Manitoba est tellement intéressé, c'est que nous sommes tributaires d'un transport efficace et à faible coût pour l'accès aux marchés éloignés. En outre, le transport

[Texte]

provincial economy, and it also provides 30,000 highly valued jobs for our province.

Winnipeg's role as a historic centre for transportation is reflected in the fact that it is the second largest rail hub in Canada. Nine of the fifteen largest Canadian trucking companies are headquartered here. We are pursuing the maintenance and growth of this important economic base through a number of programs, including economic development agreements with the federal government. We have an awful lot at stake and we share very serious concerns about the impact on our province of the changes the federal government is now considering.

The Government of Manitoba has for years promoted changes to the existing legislation in order that transportation might play a more significant role in development, as well as to provide captive shippers with increased protection. We do not, however, support deregulation. We believe regulatory controls are mandatory in the absence of a mature and uniform mix of industry and competition. Canada is not blessed with this status.

Concerns have been registered over the potential negative impacts of the proposed legislation by carriers in the air, truck and rail modes, as well as by transport sector employees. These concerns should not be ignored.

Mr. Chairman, you are well aware of the statements by the railways of their intention to dismantle half of Canada's rail network. CN has also indicated that they plan to lay off 15,000 employees over the next few years. Lay-offs have also been prevalent in the air mode. We urge you to consider the serious hardships being experienced by these employees and their families. We would also ask you to consider the long-term impact of carrier cost reduction on services to small and remote communities.

• 0805

We find these responses to the proposed legislation—that is, the responses of the railways particularly—to be a serious violation of Mr. Mazankowski's commitment of orderly and evolutionary change. Recent events and announcements would lead us to the conclusion that Canadians are being exposed to disorderly and revolutionary change as opposed to the committed orderly and evolutionary process. The concentration within the air mode, the proposed dismantling of much of our rail system, and extensive lay-offs are not in keeping, in our opinion, with the spirit of *Freedom to Move*.

It is essential that corrective action be taken to minimize the harsh impacts of the proposed legislation. As outlined in our previous submissions, protection of the public interest demands that we pursue an agreement with the

[Traduction]

représente 15 p. 100 de notre économie provinciale, de même que 30,000 précieux emplois pour notre province.

Winnipeg est un centre historique pour les transports, comme en témoigne le fait qu'elle est le deuxième pivot ferroviaire au Canada. Neuf des quinze plus grandes entreprises de camionnage ont leur siège social à Winnipeg. Nous assurons le maintien et la croissance de cette importante base économique par le truchement d'un certain nombre de programmes, dont les accords de développement économique avec le gouvernement fédéral. L'enjeu est énorme, et nous partageons des craintes extrêmement profondes sur les retombées que risquent d'avoir pour notre province les changements qu'envisage le gouvernement fédéral.

Il y a des années que le gouvernement du Manitoba réclame des changements législatifs afin de donner aux transports un rôle plus important dans le développement et d'accroître la protection accordée aux expéditeurs captifs. Cependant, nous ne sommes pas en faveur de la déréglementation. Nous croyons à la nécessité d'une réglementation en l'absence d'un dosage uniforme et judicieux d'industries et de concurrence que le Canada n'a pas la bonne fortune de connaître.

Les transporteurs aériens, routiers et ferroviaires, ainsi que les employés du secteur des transports, ont exprimé leurs craintes quant aux retombées négatives que risque d'avoir la mesure législative proposée. Il ne faut pas faire la sourde oreille à ces préoccupations.

Monsieur le président, vous n'ignorez rien de l'intention avouée des chemins de fer de démanteler la moitié du réseau ferroviaire du Canada. Le CN a aussi indiqué qu'il compte mettre à pied 15,000 employés d'ici quelques années. Il y a aussi eu de nombreuses mises à pied dans le transport aérien. Nous vous prions instamment de vous arrêter aux sérieux problèmes qu'éprouvent ces employés et leurs familles. Nous vous demanderions également de songer aux conséquences à long terme d'une réduction des coûts de transport sur les services aux petites collectivités isolées.

Ces réactions à la mesure législative proposé—c'est-à-dire les réactions des chemins de fer en particulier—sont tout à fait contraires à l'engagement de M. Mazankowski, qui a promis un changement ordonné et graduel. Les événements et les annonces récents nous portent à croire que les Canadiens sont exposés à un changement désordonné et révolutionnaire plutôt qu'au processus ordonné et évolutionnaire qu'on avait annoncé. La concentration au sein du transport aérien, le démantèlement proposé d'une bonne part de notre réseau ferroviaire, et les mises à pied massives ne sont pas conformes, à notre point de vue, à l'esprit de *Aller sans entraves*.

Il est essentiel d'apporter des mesures collectives pour réduire au minimum les dures retombées de la mesure proposée. Comme nous l'avons exposé dans nos mémoires antérieurs, la protection de l'intérêt public exige que nous

[Text]

United States on trade in transportation. This agreement would seek safeguards to guarantee minimum levels of Canadian participation in transportation within our borders. It would also limit unfair retaliatory action by the U.S. in response to measures taken to introduce safeguards essential to the protection of Canadian interests. In addition to ensuring that service is provided by Canadians for Canadians, this would also enable Canada to maintain control over transportation within its borders. This agreement, we believe, must be in place before Bills C-18 and C-19 are implemented.

Programs must be established to provide protection for transport sector employees, including job security, retraining programs and relocation assistance. Small communities and small shippers must be protected against loss of service, as well as excessive fares and rates. In other words, we are urging a sense of fairness.

Mr. Chairman, we are concerned that in the longer term, the introduction of the short-line rail concept will have the effect of transferring the federal responsibility for the operation of branch lines to the provinces and municipalities. We are also concerned that the opportunity to abandon branch lines will be much broader, thereby increasing highway construction and maintenance costs to the province and municipalities.

Clearly this will result in inequitable levels of service and a widening of the opportunity gap between the have and the have-not provinces. This is contrary to the underlying principle that Canada's transportation system must be a tool for regional development.

I am pleased to note that Mr. Crosbie continues to promote safety in transportation, which has resulted in additional staff being assigned to air safety and initiatives to update safety regulations applying to various modes. With regard to the trucking mode, I must say the concern we have there is that the desire to move quickly with the regulatory change must be resisted in order to ensure that the new safety measures are fully in place and enforceable before major changes come into effect.

We strongly disagree with the railways' position on competitive line rates, third party redress for confidential contracts, arbitration, and a streamlined public interest appeal process as set out in the legislation. Section 279 of the Railway Act, which enables the railways to set common rates, is to be repealed and agreed charges are expected to disappear in the new environment. As a result, small and captive shippers will no longer be able to benefit from rates negotiated by larger and more powerful shippers. In addition, they will be unaware of the rates charged their competitors when such rates are contained in a confidential contract. The absence of group rates and

[Translation]

recherchions un accord avec les États-Unis sur les transports. Cet accord viserait à obtenir des protections garantissant des niveaux minimums de participation canadienne au transport à l'intérieur de nos frontières. Il limiterait aussi les représailles injustes des États-Unis contre les mesures prises pour instituer des garanties essentielles à la protection des intérêts canadiens. En plus de garantir que le service serait assuré par les Canadiens pour les Canadiens, cela permettrait également au Canada de garder le contrôle des transports à l'intérieur de ses frontières. Cet accord, selon nous, doit être réalisé avant la mise en oeuvre des projets de loi C-18 et C-19.

Il faut établir des programmes pour protéger les employés du secteur des transports, y compris leur sécurité d'emploi, les programmes de recyclage et l'aide au rétablissement. Il faut protéger les petites collectivités et les petits expéditeurs contre la perte de services, et contre les tarifs et les taux excessifs. Autrement dit, nous réclamons justice.

Monsieur le président, nous craignons qu'à la longue, l'adoption du concept du chemin de fer de courte distance ait pour effet de reporter sur les provinces et les municipalités la responsabilité fédérale de l'exploitation des embranchements. Nous craignons également que les occasions d'abandonner les embranchements soient beaucoup plus nombreuses, et que cela provoque un accroissement des coûts de construction et d'entretien des routes pour la province et les municipalités.

Manifestement, cela donnera lieu à des niveaux inéquitables de service et à un élargissement du fossé qui sépare les provinces nanties des provinces pauvres. Cela est contraire au principe de base selon lequel le réseau de transport du Canada doit être un instrument de développement régional.

Je suis heureux de noter que M. Crosbie continue à promouvoir la sécurité dans les transports, ce qui se traduit par un accroissement du personnel affecté à la sécurité aérienne et par d'autres initiatives destinées à mettre à jour les règlements de sécurité s'appliquant aux divers modes. Au sujet du transport routier, il faut résister au désir de procéder rapidement au changement de réglementation, afin de nous assurer que les nouvelles mesures de sécurité soient en place et applicables avant l'entrée en vigueur de changements d'importance.

Nous réprouvons la position des chemins de fer sur les prix de ligne concurrentiels, les réparations dues à des tiers dans le cadre de contrats confidentiels, l'arbitrage, et le processus d'appel simplifié que prévoit la mesure législative. Il faut abroger l'article 279 de la Loi sur les chemins de fer, qui permet aux chemins de fer de fixer des taux communs, et il faut s'attendre à ce que les frais convenus disparaissent dans le nouvel environnement. Par conséquent, les petits expéditeurs captifs ne pourront plus profiter des taux négociés par les expéditeurs plus grands et plus puissants. En outre, ils ne connaîtront pas les taux exigés de leurs concurrents lorsque ces taux seront

[Texte]

agreed charges will leave the small and captive shipper at the mercy of the railways.

We cannot condone an environment in which the railways are able to maintain or increase their undue exploitation of monopoly situations and discourage development. This will transpire unless competitive line rates and the other redress provisions contained in Bill C-18 are retained.

We have recommendations dealing with specific clauses of Bills C-18 and C-19, and I would like to quickly read them into the record.

Insofar as it concerns Bill C-18, an act respecting National Transportation, with reference to Transportation Policy, first of all policy and regulatory changes must serve the socio-economic needs of Manitobans and Canadians. Caution is required in introducing the new transportation environment to protect the interests of users, employees, and the transportation system. Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives.

• 0810

Insofar as the National Transportation Agency that is proposed, we maintain that regional offices must be established, including one in Winnipeg, and sufficient resources must be made available to monitor and evaluate the impact of the regulatory changes. These resources should be made available to the agency independently from Transport Canada staff. A regional monitoring office should be established in order to effectively administer this most important program, and Winnipeg would be an ideal location for a regional monitoring centre.

With regard to the arbitration, the agency should pay the arbitrator's fees. The potential impact on carrier revenue should not restrict shipper access to arbitration. Ground rules are required to provide for fair, equitable and expedient proceedings. Adequate rail cost disclosure is necessary to provide a more equitable balance in freight rate negotiations. The criteria to be considered by the arbitrator should be revised to provide for more equitable and efficient arbitration proceedings. Shippers and carriers must be permitted to adjust their final offers up to three days before the scheduled arbitration date.

Insofar as air transportation is concerned, we are saying that specific guidelines are required as to the conditions which must be met to qualify for subsidized air services, that the carriers in provinces must have a voice in air bilateral negotiations, and in view of the growing concentration of airlines there must be a provision for

[Traduction]

convenus dans un contrat confidentiel. L'absence de taux de groupe et de frais convenus laissera le petit expéditeur captif à la merci des chemins de fer.

Nous ne saurions être en faveur d'un environnement qui permettrait aux chemins de fer de maintenir ou d'accroître leur exploitation induite des situations de monopole et de décourager le développement. C'est ce qui transpirera, à moins que les prix de ligne concurrentiels et les autres dispositions de redressement que contient le projet de loi C-18 ne soient maintenues.

Nous avons des recommandations à formuler sur des articles particuliers des projets de loi C-18 et C-19, et j'aimerais en donner une lecture très rapide.

En ce qui concerne le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, relativement à la politique des transports, tout d'abord, les changements de politique et de réglementation doivent répondre aux besoins socio-économiques des Manitobains et des Canadiens. Dans la création du nouvel environnement des transports, il faut prendre soin de protéger les intérêts des utilisateurs, des salariés et du réseau de transport. La viabilité commerciale des liens de transport doit être équilibrée avec les objectifs de développement économique régional.

Pour ce qui est de l'office national des transports qu'on nous propose, nous soutenons qu'il faut établir des bureaux régionaux, notamment à Winnipeg, et dégager suffisamment de ressources pour contrôler et évaluer les effets des changements de réglementation. L'office doit pouvoir disposer de ces ressources sans compter sur le personnel de Transports Canada. Il y a lieu d'établir un bureau régional de surveillance afin d'administrer efficacement ce programme extrêmement important, et Winnipeg devrait être l'endroit idéal pour un centre régional de surveillance.

Pour ce qui est de l'arbitrage, c'est l'office qui devrait payer les honoraires de l'arbitre. Il ne faudrait pas que les incidences éventuelles sur les recettes du transporteur restreignent l'accès des expéditeurs à l'arbitrage. Il faut prévoir des règles du jeu pour assurer une procédure juste, équitable et expéditive. Il faut une bonne communication des coûts ferroviaires pour assurer un équilibre plus équitable dans les négociations de tarifs de transport des marchandises. Il y aurait lieu de réviser les critères que l'arbitre doit prendre en compte pour assurer un arbitrage plus équitable et plus efficient. Les expéditeurs et les transporteurs doivent avoir la possibilité de rajuster leurs offres finales jusqu'à trois jours avant la date prévue de l'arbitrage.

Dans le cas du transport aérien, il faudra des directives précises sur les conditions à satisfaire pour avoir droit aux services aériens subventionnés, les transporteurs des provinces doivent avoir leur mot à dire dans les négociations bilatérales sur le transport aérien, et, compte tenu de la concentration de plus en plus grande des lignes

[Text]

rate and service regulation in circumstances where airlines are taking undue advantage of a monopoly environment.

Insofar as railway transportation and the tariff publication is concerned, tariff publication should be mandatory to assist small and captive shippers. This would include the publication of non-confidential information in confidential contracts.

With regard to rail line abandonment, railways should be compensated for losses incurred on all lines retained in the public interest. The provinces and the municipalities must receive compensation for additional costs transferred to the highway system as a result of rail line abandonment. The agency should only consider those costs which would have been avoided had a line been abandoned. Shippers on short lines should continue to have access to competitive line rates over the same routes they would have accessed when the line was operated by a major railway.

Matters to be considered by the Governor in Council for retaining uneconomic lines should be amended to provide that the public interest be the sole consideration. Paragraph 172(2)(b) enables the provinces and municipalities to assume branch line deficits to maintain a line. If the line which is required is incurring an actual loss, it should be incumbent upon the Government of Canada to assume both the deficit and the jurisdiction of that line. This is essential to provide a fair and equitable system across Canada.

Insofar as the 1992 review is concerned, the review should include an evaluation of the impact of the legislation on the well-being of the transport industry, shippers, small and remote communities, and transport employees.

With regard to Bill C-19, an act respecting motor vehicle transport, the automatic sunseting of the shifted burden of proof of entry regime imposed by clause 30 must be deleted. This is in conflict with the agreement signed by the federal, provincial and territorial transport ministers on February 27, 1985. This clause prejudices the issues and forecloses the application of any remedial action which may be necessary in the new environment.

Subclauses 7(3) and 7(4) should be amended to enable interested parties to intervene in opposition to applications for operating authority where they can establish that the granting of the application would be potentially detrimental to the public interest.

Subclause 7(3) should also be amended to ensure that the fitness of the applicant will continue to be a criterion in applications for operating authority.

Paragraph 7(4)(b) should be amended to permit a regulatory board to consider the economic or social

[Translation]

aériennes, il faut prévoir la possibilité de réglementer les tarifs et le service dans les cas où les lignes aériennes profitent indûment d'une situation de monopole.

Pour ce qui est du transport ferroviaire et de la publication des tarifs, cette publication devrait être obligatoire pour aider les petits expéditeurs et les expéditeurs captifs. Elle comprendrait la publication des renseignements non confidentiels contenus dans les contrats confidentiels.

En ce qui concerne l'abandon des lignes ferroviaires, les chemins de fer devraient avoir droit à une compensation pour les pertes subies sur tous les embranchements maintenus dans l'intérêt public. Les provinces et les municipalités doivent être indemnisées pour les coûts supplémentaires reportés sur le réseau routier du fait de l'abandon des embranchements. L'office ne doit tenir compte que des coûts qu'on aurait évités si un embranchement avait été abandonné. Les expéditeurs sur les embranchements de courte distance doivent continuer à avoir accès aux prix de ligne concurrentiels sur les mêmes parcours qu'ils auraient utilisés lorsque l'embranchement était exploité par un grand chemin de fer.

Il faut modifier les facteurs à prendre en compte par le gouverneur en conseil pour le maintien des embranchements non rentables: l'intérêt public doit devenir le seul facteur. L'alinéa 172(2)(b) permet aux provinces et aux municipalités d'assumer les déficits des embranchements pour les maintenir. Si l'embranchement requis subit effectivement une perte, le gouvernement du Canada devrait assumer à la fois le déficit et l'exploitation de cet embranchement. C'est essentiel si l'on veut maintenir un réseau juste et équitable dans l'ensemble du Canada.

En ce qui concerne l'examen de 1992, cet examen doit comporter une évaluation des effets de la loi sur le bien-être de l'industrie du transport, des expéditeurs, des collectivités petites et isolées, des employés du transport.

Dans le cas du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers, il faut éliminer l'abandon automatique de l'inversion du fardeau de la preuve prévue à l'article 30. Cela va à l'encontre de l'entente signée par les ministres fédéral et provinciaux et territoriaux des Transports le 27 février 1985. Cet article préjuge des questions et exclut l'application de tout correctif qui pourrait être nécessaire dans le nouvel environnement.

Il faut modifier les paragraphes 7(3) et 7(4) afin de permettre aux intéressés d'intervenir pour s'opposer aux demandes de droit d'exploitation lorsqu'ils peuvent établir que l'octroi de ce droit pourrait être contraire à l'intérêt public.

Il faut aussi modifier le paragraphe 7(3) pour veiller à ce que l'aptitude du requérant demeure un critère dans les demandes de droit d'exploitation.

Il faut modifier l'alinéa 7(4)(b) pour permettre à un organisme de réglementation de tenir compte du

[Texte]

development of a province or region. This is the basis on which we agreed to sign in the memorandum of understanding, not necessarily the economic development of Canada as a whole, but as it applies to a province or region.

[Traduction]

développement économique ou social d'une province ou d'une région. C'est ce qui était entendu lorsque nous sommes convenus de signer le protocole d'entente. . . pas nécessairement le développement économique du Canada dans son ensemble, mais en ce qui concerne une province ou une région.

• 0815

Transport boards must be allowed to attach conditions to licences covering such matters as dangerous goods, compliance with weight limits and fuel tax laws. A provincial transport board should be allowed to accept the findings of other provincial transport boards about licensing and fitness criteria.

A bilateral agreement must be struck with the United States to provide for a reasonable level of Canadian control of our trucking operations and capacity. As an essential element of national interest, we must seek an agreement to ensure that the Canadian trucking industry is able to compete with the American industry. I believe your committee supported this need in your report on the *Freedom To Move* paper.

The National Safety Code, which is being developed at the present time, must be implemented before introducing the new reverse onus entry regime proposed in Bill C-19. Without increased safety standards and enforcement, competition may lead to a significant deterioration of safety on the nation's highways, precisely what the National Safety Code seeks to avoid. The cost of implementing and developing the safety code must be the responsibility of the federal government.

Clearly, the legislation must be flexible to adapt to problems of users, carriers, labour and the public, as well as to meet regional economic development requirements. We also ask you to recommend programs to protect transport sector employees, including job security, retraining programs and the provision of alternate employment. The new regime must not place excessive reliance on competition as an alternative to effective regulatory controls in view of the limited level of competition, particularly in certain areas of Canada.

Gentlemen, that is the summary. We are open to questions. I want to introduce Dennis Schaefer, who is a senior policy staff person in our transportation division. He is also prepared to provide technical advice, which I think would be beneficial to the committee.

The Chairman: Mr. Minister, I want to thank you for your presentation and an executive summary. Obviously there is more detail in the full report we have. I know

Les offices provinciaux doivent pouvoir assortir les licences de certaines conditions touchant des choses comme les marchandises dangereuses, le respect des limites de poids et les taxes sur les carburants. Un office provincial devrait avoir la possibilité d'accepter les constatations des autres offices provinciaux au sujet des critères de licence et d'aptitude.

Il faut établir une entente bilatérale avec les États-Unis pour assurer un niveau raisonnable de contrôle canadien de nos opérations et de notre capacité de camionnage. Il est de l'essence même de l'intérêt national que nous en venions à une entente pour assurer que l'industrie canadienne du camionnage est en mesure de soutenir la concurrence de sa contrepartie américaine. Je crois que votre Comité a appuyé ce besoin dans son rapport sur *Aller sans entraves*.

Le code national de sécurité, présentement en voie d'élaboration, doit être institué avant l'adoption du nouveau régime d'inversion du fardeau de la preuve que propose le projet de loi C-19. À moins que ne soient resserrées les normes de sécurité et leur application, la concurrence risque d'amener une détérioration importante de la sécurité sur les routes de la nation, et c'est précisément ce que cherche à éviter le code national de sécurité. Le coût de la mise en oeuvre et de l'élaboration du code de sécurité doit être la responsabilité du gouvernement fédéral.

Il est clair que la mesure législative doit être souple pour pouvoir s'adapter aux problèmes des utilisateurs, des transporteurs, des travailleurs et du public, tout en répondant aux impératifs de développement économique régional. Nous vous demandons également de recommander des programmes visant à protéger les employés du secteur des transports, y compris leur sécurité d'emploi, les programmes de recyclage et la possibilité d'emplois de rechange. Le nouveau régime ne doit pas mettre un accent indu sur la concurrence comme moyen de remplacer les contrôles efficaces de la réglementation, compte tenu du niveau limité de concurrence, particulièrement dans certains coins du Canada.

Messieurs, voilà le résumé. Nous sommes prêts à répondre à vos questions. Je voudrais vous présenter Dennis Schaefer, qui est un agent supérieur des politiques, dans notre division des transports. Il est, lui aussi, prêt à donner des conseils techniques, qui seraient utiles au Comité, à mon sens.

Le président: Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de votre exposé et de votre résumé. Manifestement, le rapport complet que nous avons reçu

[Text]

members wish to ask questions. I have Mr. Robichaud, Mr. Benjamin, and Mr. Clifford at the moment.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je dois d'abord remercier les témoins d'être venus ici, ce matin, nous présenter un mémoire aussi complet. On peut voir qu'ils ont fait tout un travail! Ils ont vraiment étudié ce projet de loi.

In quite a few places in your submission, you express concern about job security. I agree with you. I have a lot of concern about job security. There are things happening in the transportation sector—I can probably use the example of Moncton—where quite a few jobs are being lost. The security for some employees is a transfer to Winnipeg, which I am sure you have nothing against, but we are still losing jobs in the Maritimes. How would you propose job security provisions be incorporated in this bill?

Mr. Plohma: First of all, we realize there are going to be some dislocations in the transportation sector. We do not like to see it at the expense of any particular region of the country, and therefore take no particular glee or pride in seeing jobs moving from the Atlantic provinces to Manitoba. We believe the Atlantic provinces have traditionally been classified as have-not provinces in a way similar to Manitoba. There are probably other areas of the country which could afford to have some of the transfers, perhaps from areas like Montreal to Winnipeg, but not particularly from the Atlantic provinces.

• 0820

However, we have emphasized the need to ensure that there are programs in place for retraining for employees, for job relocation and for expenses and so on. I think it is necessary to treat these employees with compassion and to ensure that the incidence of lay-off is minimized to the extent possible and that other opportunities are provided. This is the kind of emphasis we want to place, realizing there is a move to eliminate many of the jobs in the transportation sector.

Mr. Robichaud: You said that Winnipeg is a hub in the transportation industry for Canada. How many jobs do you see being lost at this moment in relation to the effects of the present legislation for deregulation?

Mr. Plohma: I do not think it is possible to quantify all of the jobs in all of the sectors. We have mentioned that we have 30,000 transportation-related jobs. We also are aware that CN has stated its intent to lay off 15,000 employees over the next, I believe, five years. Of course, they have already laid off significant numbers. I believe there has been a reduction of some 475 in the last year in Manitoba.

[Translation]

est plus détaillé. Je sais que les membres désirent poser des questions. J'ai M. Robichaud, M. Benjamin et M. Clifford pour l'instant.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I must thank the witnesses for coming here this morning and making such a complete submission. One can see that they did quite a job. They really considered the legislation before us.

A plusieurs endroits de votre mémoire, vous exprimez des craintes sur la sécurité d'emploi. Je suis d'accord avec vous. La sécurité d'emploi me préoccupe au plus haut point. Il se produit des choses dans le secteur des transports—je puis probablement citer l'exemple de Moncton—qui font perdre pas mal d'emplois. La sécurité, pour certains employés, c'est un transfert à Winnipeg; même si vous n'avez rien contre cela, j'en suis sûr, cela nous fait quand même perdre des emplois dans les Maritimes. Quelles seraient vos propositions pour l'inclusion de dispositions relatives à la sécurité d'emploi dans ce projet de loi?

M. Plohma: Tout d'abord, nous savons bien qu'il y aura certaines perturbations dans le secteur des transports. Nous n'aimons pas que cela soit aux dépens d'une région particulière du pays, et c'est pourquoi il n'y a rien de réjouissant à ce que des emplois soient transférés des provinces de l'Atlantique au Manitoba. Nous croyons que les provinces de l'Atlantique ont toujours été classées comme des provinces démunies, un peu comme le Manitoba. Il y a probablement d'autres régions du pays qui pourraient se permettre certains des transferts, peut-être de Montréal à Winnipeg, par exemple, mais ce n'est pas particulièrement le cas des provinces de l'Atlantique.

Cependant, nous avons insisté sur la nécessité de voir à la mise en place de programmes de recyclage des employés, de mobilité professionnelle, de remboursement des dépenses, et ainsi de suite. Il faut traiter ces employés avec compassion et voir à réduire le plus possible la fréquence des mises à pied et à fournir d'autres occasions d'emploi. C'est ce genre de préoccupations que nous voulons souligner, compte tenu de la tendance à éliminer de nombreux emplois dans le secteur des transports.

M. Robichaud: Vous dites que Winnipeg est un pivot dans l'industrie des transports au Canada. D'après vous, combien d'emplois sont en train de se perdre par rapport aux effets de la mesure actuelle pour la déréglementation?

M. Plohma: Il est impossible de quantifier tous les emplois dans tous les secteurs. Nous avons mentionné que nous avons 30,000 emplois dans le secteur des transports. Nous savons aussi que le CN a déclaré son intention de mettre à pied 15,000 employés au cours des 5 prochaines années, sauf erreur. Naturellement, un grand nombre ont déjà perdu leur emploi. Je crois qu'il y en a eu quelque 475 cette dernière année au Manitoba.

[Texte]

If we were to prorate the 15,000 jobs, it would be 1,875 jobs with CN alone, which is worth a significant amount to the Manitoba economy. The payroll would be \$54 million annually. In addition, we have to consider the intentions to dismantle a large part of the rail network, particularly the branch line network. If this is allowed to happen, undoubtedly there will be a corresponding loss of jobs in other smaller communities in the province as well. There has already been significant drops in jobs in those communities such as Dauphin, The Pas and other centres in the province.

Of course, the major concern we have reiterated on many occasions for all modes, particularly in the trucking sectors, is that we have a tremendous presence of trucking, as 9 of Canada's 15 largest firms are headquartered in Winnipeg.

We are concerned that in the absence of any kind of understanding or agreement with the Americans under this new deregulated environment, we could have a significant loss of jobs to the Americans. U.S. trucking giants could move in and take over some of our major firms here, perhaps moving headquarters out of Winnipeg. This is another concern, and this is why we feel it is so important to have an agreement with the U.S. in this area.

Mr. Robichaud: We are hearing from witnesses that there will not be a very large penetration from the American truckers and that we should not be alarmed about losing too many jobs. It would probably be a transfer of jobs. Those people would be employing Canadians. But you seem to be saying the contrary—namely, you are concerned with the penetration of U.S. carriers. Could you elaborate a little bit more, please?

Mr. Plohman: My understanding is that under the U.S. Staggers Act it is primarily the intermediate-sized carriers that went down, which is precisely the kinds of carriers we have here in Manitoba and in Canada in relation to the U.S. giants. Clearly we could be classified as having this size of carrier; at least, it is the predominant classification in Canada.

If there is a risk in this area, it is prudent to have a dispute mechanism in place and a threshold of Canadian control for domestic trucking services as well as for transporter services in case things did not unfold. I think most reasonable people would agree there is a substantial element of uncertainty in what is taking place insofar as the impact it will have. If it does not unfold, as you have referred to experts or witnesses saying, insofar as their predictions as to the future of this impact on trucking firms and jobs in Canada, then it would be prudent to have that agreement in place before we move.

[Traduction]

Si nous devons répartir proportionnellement les 15,000 emplois, cela voudrait dire 1,875 emplois pour le CN seulement, ce qui représente beaucoup pour l'économie du Manitoba. La masse salariale serait de 54 millions de dollars par an. En outre, nous devons étudier les intentions de démanteler une bonne part du réseau ferroviaire, notamment le réseau des embranchements. Advenant que cela se réalise, d'autres petites collectivités de la province perdront sans doute également un nombre correspondant d'emplois. Les collectivités comme Dauphin, Le Pas et d'autres centres de la province ont déjà connu des chutes importantes du nombre d'emplois.

Bien sûr, la grande préoccupation que nous avons réitérée à maintes reprises pour tous les modes de transport, particulièrement pour le transport routier, c'est que ce dernier représente une présence formidable, 9 des 15 principales firmes du Canada ayant leur siège social à Winnipeg.

Nous craignons qu'en l'absence de toute entente ou de tout accord avec les Américains dans ce nouveau régime de déréglementation, nous puissions nous faire enlever un nombre important d'emplois par les Américains. Les géants du camionnage aux États-Unis pourraient faire main basse sur certaines de nos grandes entreprises ici, et peut-être déménager les sièges sociaux de Winnipeg. C'est une autre crainte, et c'est pourquoi nous attachons une si grande importance à un accord avec les États-Unis dans ce domaine.

M. Robichaud: Des témoins nous disent que la pénétration des camionneurs américains ne sera pas considérable et qu'il n'y a pas lieu de craindre de perdre trop d'emplois. Ce serait probablement un transfert d'emplois. Ces gens-là emploieraient des Canadiens. Mais vous semblez dire le contraire—à savoir que la pénétration des transporteurs américains a de quoi inquiéter. Pourriez-vous développer davantage votre pensée, s'il vous plaît?

M. Plohman: Ce sont essentiellement les transporteurs intermédiaires qui sont tombés sous l'effet de la loi *Staggers* des États-Unis. Or, ce sont précisément les types de transporteurs que nous avons ici au Manitoba et au Canada par rapport aux géants américains. Nous pourrions nettement être classés dans cette catégorie de transporteurs; du moins, c'est la classification la plus fréquente au Canada.

S'il y a un risque dans ce secteur, il est prudent de prévoir un mécanisme de règlement des différends et un seuil de contrôle canadien pour les services de camionnage intérieurs, ainsi que pour les services transfrontaliers pour les cas où les choses ne tomberaient pas en place. La plupart des personnes raisonnables, je pense, conviendraient qu'il y a un élément important d'incertitude dans ce qui se passe pour ce qui est des retombées. Si les choses ne tombent pas en place, comme l'ont dit les experts ou les témoins, si leurs prédictions ne se réalisent pas en ce qui concerne l'avenir de ces retombées sur les entreprises de camionnage et les emplois au Canada, il serait prudent de réaliser cet accord avant de bouger.

[Text]

[Translation]

• 0825

There is too much at stake to risk it, to simply say we do not believe it is going to happen and therefore we do not really have to take any particular steps to redress the difficulties once we are into it. I think we would have an awful time trying to deal with the situation if there is no mechanism in place in advance. So it is necessary to do that.

I understand the Manitoba Trucking Association has done a study on the issue of free trade as it applies to transportation. They have come up with some figures. Of course, they will be making a presentation next, but I understand they feel 2700 jobs would be lost directly, as well as 1600 jobs indirectly.

Mr. Robichaud: Do you feel we are moving too fast on this legislation?

Mr. Plohma: That is basically our position. We feel we should take the time to move to intermediate steps, particularly in the trucking industry, where I personally have been most involved, since it is an area of transportation which is jointly regulated with the federal government, and the provinces have the delegated authority for regulation. So we have worked more closely in that area, directly with the federal Ministers and the CCMTA.

We have emphasized there is a need to follow the memorandum of understanding, which clearly stated we should implement a reverse onus, which we viewed more as a shared onus with regard to entry into trucking, and then evaluate the impact of that process over a period of say five years. We can then decide whether there should be any further changes made—move to fitness only, for example—rather than prejudging that process at interim steps and saying it is not going to work, it does not need to be evaluated, therefore let us just say that it is sunsetted in 1991. We do not think that is practical.

In addition to that, as I have emphasized in the brief, the safety code should, in our opinion, be fully implemented. There are some 21 components to it as it is being developed at the present time. It is quite complicated. It involves a lot of legislation, provincially as well. It is impossible, in our view—and we are not dragging our feet on it—to meet the time lines that have been established for implementation: January 1, 1988.

Again, those time lines have to be put back somewhat, not dramatically, and we should wait with the implementation of the reverse-onus test until the code is in place, implemented and enforceable.

Relating to what you said about moving too fast, Dennis Schaefer points out an interesting quote. Of course you can do a lot of things with a quote, but I think it is quite important. It is attributed to Mr. Mazankowski when he was Minister. He said the biggest lesson we can learn is

L'enjeu est trop grand pour le risquer, pour nous contenter de croire que cela va se produire et que nous n'avons pas vraiment à intervenir de façon particulière pour régler les difficultés qui se poseront. Quant à moi, nous ne serions pas au bout de nos peines pour régler le problème s'il n'y a pas de mécanisme déjà en place. C'est pourquoi il est nécessaire d'en avoir un.

Je crois savoir que la *Manitoba Trucking Association* a effectué une étude sur la question du libre-échange et de son application aux transports. Elle a produit certains chiffres. Naturellement, elle va présenter un exposé tantôt, nous, sauf erreur, elle estime qu'il se perdrait 2,700 emplois directs, et 1,600 emplois indirects.

M. Robichaud: Estimez-vous que nous allons trop vite avec cette mesure législative?

M. Plohma: C'est fondamentalement notre position. Nous croyons qu'il faudrait prendre le temps de passer par des étapes intermédiaires, particulièrement dans le camionnage, où je suis personnellement intervenu le plus, puisque c'est un domaine des transports qui relève de la réglementation conjointe du gouvernement fédéral, qui a délégué le pouvoir de réglementation aux provinces. Donc, nous avons travaillé plus étroitement dans ce secteur, directement avec les ministres fédéraux et le CCMTA.

Nous avons souligné qu'il faut respecter le protocole d'entente qui prévoyait clairement l'inversion du fardeau de la preuve, qui nous apparaissait davantage comme le partage du fardeau relativement à l'entrée dans l'industrie, puis évaluer les incidences de ce processus sur une période de 5 ans, par exemple. Nous pourrions alors décider s'il y a d'autres changements à faire—s'il faut passer à l'aptitude, seulement, par exemple—plutôt que de préjuger de ce processus à des étapes intermédiaires en disant qu'il ne marchera pas, qu'il n'est pas nécessaire de l'évaluer, et qu'il faut le laisser mourir de sa belle mort en 1991.

Cela ne nous apparaît pas pratique. En plus, comme je l'ai souligné dans le mémoire, il faudrait, à notre avis, mettre pleinement en vigueur le code de sécurité. Au stade actuel de son développement, il comporte quelque 21 composantes. Il est fort complexe. Il touche une foule de lois, au niveau provincial également. Il est impossible, à notre avis—et nous ne trainons pas la patte à cet égard—de respecter les échéanciers de mise en oeuvre qui ont été fixés au 1^{er} janvier 1988.

Encore une fois, il faut repousser quelque peu ces échéanciers, sans exagérer, et nous devrions retarder la mise en oeuvre du critère d'inversion du fardeau de la preuve jusqu'à la mise en place du code, sa mise en oeuvre, et sa mise en application.

Pour ce qui est d'aller trop vite, Dennis Schaefer nous rappelle une citation intéressante. Bien sûr, on peut faire bien des choses avec une citation, mais je pense que celle-ci est très importante. Elle est attribuée à M. Mazankowski, alors ministre. Ce dernier aurait dit que la

[Texte]

that you do not go headlong into deregulation with the finesse of a rhinoceros, as the United States did. That is for damn sure. Ottawa's desire, he added, is to foster a climate that will encourage greater innovation, flexibility, and competitiveness. He called for an orderly and evolutionary process. In the references we have made I think it is quite clear during his introduction to the *Freedom to Move* paper.

[Traduction]

plus grande leçon à tirer est qu'on ne se lance pas tête baissée dans la déréglementation avec la finesse d'un rhinocéros, comme l'on fait les États-Unis. C'est absolument sûr. Le désir d'Ottawa, a-t-il ajouté, c'est de créer un climat propice à l'innovation, à la souplesse et à la compétitivité. Il a demandé un processus graduel et méthodique. Selon moi, il est très clair dans nos références que c'est ce qu'il a dit dans son introduction au document *Aller sans entraves*.

• 0830

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On page 2 of your executive summary you refer to an agreement with the United States. You say this agreement would seek safeguards to guarantee minimum levels of Canadian participation in transportation within our borders. I hope it is a misprint. I find it a blatant capitulation to allow another nation to tell us what we are going to do within our borders in transportation. Surely you meant to word it a little differently.

Mr. Plohman: It is an interesting point. The fact is that without the agreement, there is nothing stopping the Americans from controlling our domestic transportation sector. There is no mechanism we know of in place to ensure Canadian jobs would be protected and Canadians would control our trucking service. This is of particular concern to us if national or international emergencies should occur. The Americans could be in a position to pull out transportation services to service their own country, leaving Canada in a desperate situation. These kinds of things can happen.

It is not a misprint insofar as this is concerned, because we see no protection at the present time. We would have to be guaranteed a level of control of our domestic traffic as well as transborder traffic. There might be different thresholds, but we should have thresholds of control; perhaps transborder traffic would be a much higher American control as compared to our domestic trucking traffic.

Mr. Benjamin: The trucking industry, the railroads, and a few others told us this legislation allows American railways and trucking companies to do in Canada some things Canadian trucking companies and railroads cannot do in the United States. Do you not think we should put some kind of reciprocity clauses in this legislation so that where an American carrier can take some advantage of Canadian carriers we can take some counteraction? We do not leave it to some kind of an agreement with the United States. We should put some safeguards for ourselves in our own law rather than get the Americans to agree to let us do something within our own borders in transportation.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: À la page 2 de votre résumé, vous parlez d'une entente avec les États-Unis. Vous dites que cette entente cherchera à obtenir des mesures de sauvegarde pour garantir un niveau minimum de participation de la part des transporteurs canadiens à l'intérieur de nos frontières. J'espère qu'il s'agit d'une faute d'impression. Je crois que c'est une capitulation flagrante que de permettre à un autre pays de nous dicter nos agissements chez nous en matière de transport. Assurément, vous vouliez le formuler d'une façon différente.

M. Plohman: C'est un point intéressant. En réalité, sans une telle entente, rien n'empêchera les Américains de contrôler notre secteur des transports. Il n'y a aucun mécanisme connu en place qui garantirait la protection des emplois au Canada ou le contrôle de nos services de camionnage par des Canadiens. Cela est particulièrement inquiétant si une urgence nationale ou internationale se produit. Les Américains seraient en mesure de retirer leurs services de transport pour desservir leur propre pays, laissant le Canada dans une situation désespérée. Ce genre de chose peut arriver.

Ce n'est pas une erreur d'impression dans ce cas, parce que nous ne voyons aucune protection à l'heure actuelle. Il faudrait qu'on nous garantisse un niveau de contrôle de notre trafic intérieur, ainsi que du trafic transfrontalier. Il pourrait y avoir des seuils différents, mais nous devons jouir de seuils de contrôle; le trafic transfrontalier serait peut-être beaucoup plus sous le contrôle américain que le trafic intérieur.

M. Benjamin: L'industrie du camionnage, les chemins de fer et quelques autres nous ont dit que ce projet de loi permettait aux entreprises de camionnage et aux compagnies ferroviaires des États-Unis de faire au Canada certaines choses que nos propres compagnies ferroviaires et entreprises de camionnage ne pouvaient faire aux États-Unis. Ne croyez-vous pas que nous devrions inclure un genre de clauses de réciprocité dans ce projet de loi, de façon que nous puissions réagir lorsqu'un transporteur américain bénéficie d'un avantage sur nos transporteurs canadiens? Nous ne laissons pas le règlement de la question à une entente avec les États-Unis. Nous devrions inclure certaines garanties pour nous-mêmes dans notre loi plutôt que de permettre aux Américains de nous autoriser à faire quelque chose chez nous en matière de transport.

[Text]

Mr. Plohma: It is of great concern to us what the railways and other carriers are saying with regard to the disadvantage they will have vis-à-vis the American carriers. There is not a level playing field. This legislation will provide for certain advantages, as you have said, Mr. Benjamin, for American carriers with regard to access to the Canadian scene that would not be there for Canadian carriers. The railways particularly have maintained this, and we want to ensure the best possible service, redress procedures, competitive rates for captive shippers and protection for small communities. In order for that to happen, obviously the Canadian railways are going to have to be viable and compete on a level playing field with the Americans.

• 0835

It is absolutely necessary to have some reciprocity, some reciprocal agreement arrangements, and we should not throw in the towel on this to the United States without negotiating some of these things, so we can get something in return. I think it is a major area of negotiation, but it seems to me that it is not even being discussed.

I stand to be corrected on it, but I understand that transportation is not a part of bilateral discussions or free trade discussions insofar as it concerns the changes that Canada is proposing in these acts, in Bills C-18 and C-19. It is done. It has given in. It is something we have lost in terms of any bargaining, and we just do not think that is good for Canada.

Mr. Benjamin: There is a certain degree of naivety or ignorance about what the United States can do. It is not just the U.S. administration; it is the House of Representatives and the Senate, as well as 50 states.

In Manitoba and Saskatchewan we have already learned the bitter lesson that even though you had relatively free trade in hogs... There was a maximum number, but at one point five individual states prohibited the entry of hogs within their borders, no matter what our agreement was with the United States government. South Dakota still has a prohibition on Canadian hogs from Saskatchewan and Manitoba.

No matter what kind of a treaty or agreement you have with the U.S. administration, the House of Representatives can bugger it up, as can the Senate and 50 individual states. Do you not then think we should entrench in our law safeguards for ourselves within our own borders, let alone what we might do with the United States?

Mr. Plohma: Yes, I believe we should, and I do not think this bill does it at the present time at all.

Mr. Benjamin: Thank you. The whole matter of the multiplicity of jurisdictions in Canada on trucking—and this committee has heard and appreciates the extensive

[Translation]

M. Plohma: Les chemins de fer et les autres transporteurs nous ont affirmé qu'ils seraient désavantagés par rapport aux transporteurs américains, et cela nous préoccupe beaucoup. Ce n'est pas un terrain de jeu égal. Monsieur Benjamin, comme vous l'avez dit, le projet de loi donnera aux transporteurs américains certains avantages en accédant au marché canadien, avantages dont ne pourraient bénéficier à l'inverse les transporteurs canadiens. C'est d'ailleurs la position particulière des chemins de fer, et nous voulons veiller à mettre en place le meilleur service possible, des procédures de réparation, des prix concurrentiels pour les expéditeurs captifs et la protection des petites collectivités. Pour que cela se produise, les chemins de fer canadiens devront de toute évidence devenir rentables et exercer une concurrence sur un terrain égal avec les Américains.

Il est absolument nécessaire de jouir d'une entente de réciprocité, et nous ne devrions pas abandonner la lutte sans négocier certaines choses avec les États-Unis afin de pouvoir obtenir des avantages en retour. Selon moi, c'est un domaine principal de négociation, mais il ne semble même pas avoir été abordé.

Que l'on me corrige si j'ai tort, mais je crois comprendre que les transports ne font pas l'objet de discussions bilatérales ou de discussions sur le libre-échange, dans la mesure où ils touchent les modifications que le Canada propose à ces lois dans les projets de loi C-18 et C-19. Les jeux sont faits, et nous avons perdu. Nous ne pensons pas que cela soit bon pour le Canada.

M. Benjamin: On observe une certaine naïveté ou ignorance au sujet de ce que peuvent faire les États-Unis. Ce n'est pas seulement l'administration américaine, c'est la Chambre des représentants et le Sénat, ainsi que les 50 États.

Au Manitoba et en Saskatchewan, nous avons déjà appris, amèrement d'ailleurs, que même si le commerce des porcs se faisait assez librement, il y avait un maximum, mais à un moment donné, cinq États ont interdit nos exportations de porc chez eux malgré notre entente avec le gouvernement des États-Unis. Le Dakota du Sud interdit toujours l'entrée de porcs canadiens en provenance de la Saskatchewan et du Manitoba.

Quel que soit le genre de traité ou d'entente que vous signez avec l'administration américaine, la Chambre des représentants peut y mettre fin, tout comme le Sénat et chacun des 50 États. Ne croyez-vous pas alors que nous devrions inclure dans nos lois des garanties pour nous protéger à l'intérieur de nos propres frontières, peu importe ce que nous faisons avec les États-Unis?

M. Plohma: Oui, je crois que nous devrions le faire, et ce n'est pas ce que semble prévoir le projet de loi à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Merci. Il y a toute cette question de la multiplicité des secteurs de compétence au Canada en matière de camionnage... et notre Comité reconnaît les

[Texte]

efforts made by the provinces and the federal government to reach agreement on national standards for the trucking industry. Do you think we should have one national board, on which the provinces, territories and the federal government are represented, issuing one licence? They might have an office in each province. Or would you prefer that each province continue to do the licensing and just leave it to each province having at least the minimum level of an agreed national standard, although some might have more than that?

I think our objective is that if you are found eligible for a licence in the province of Manitoba, that licence is valid in every province and territory in the country. Which way do you think it should happen?

Mr. Plohma: It is worth looking at. It could be for intraprovincial trucking—

Mr. Benjamin: Yes, this is what I meant.

Mr. Plohma: —to have one agency. However, at the present time, with the development of the National Safety Code, which has about 20 components—and I tell you that it does include licensing and driver training, exchange of registration and licence information, carrier profiles. All of these would be on one system, which would be accessed by the whole country and all would be linked together. As I said, there are 20 components. Hours of work would also be included in it.

I think there can be the consistency required once this system is put in place, and it is being developed. It would seem to me, though, that the federal government should be responsible for the development costs. We estimate them to be in the neighbourhood of some \$10 million to develop the National Safety Code, and then about \$10 million a year in operating across Canada in all the jurisdictions.

• 0840

So there are significant costs involved there and we would like to emphasize that we think it is the responsibility for the development of that consistent system. The federal government does not have to put in place one agency to regulate or to oversee the operation of the trucking sector, but they should feel compelled to pay the costs of development of the code which would ensure uniformity across the country, and I think we are moving in this direction in those areas.

Mr. Benjamin: I see that, but do you not think that even if you left the system as it is now, each province with its own jurisdiction and its own authority that it presently has...? It costs them money, first thing. They have minimum safety standards and what not, which you try to inspect and enforce, so you are going to have those costs in any case. Should the costs not be shared as between the federal government and the provinces? You are going to do it yourself, if you have to.

[Traduction]

efforts intenses déployés par les provinces et le gouvernement fédéral pour s'entendre sur des normes nationales au titre du camionnage. Croyez-vous que nous devrions avoir un office national composé de représentants des provinces, des territoires et du gouvernement fédéral, qui délivrerait un seul permis? Il pourrait y avoir un office dans chaque province. Ou préféreriez-vous que chaque province continue à délivrer ses propres permis et qu'elle respecte au moins une norme minimum nationale reconnue par tout le monde, bien que certaines puissent accroître les critères chez elles?

Notre objectif est d'en arriver à ce qu'un permis délivré, par exemple au Manitoba, soit valable dans toutes les provinces et tous les territoires au pays. Comment cela devrait-il se faire?

M. Plohma: Cela vaut la peine d'examiner la chose. Dans le cas du camionnage intraprovincial. . .

M. Benjamin: Oui, c'est ce que je veux dire.

M. Plohma: . . . on pourrait avoir un office. Toutefois, à l'heure actuelle, avec la mise au point du code national de sécurité, qui comprend environ 20 composantes—et je peux vous dire qu'il comprendra les permis et la formation des conducteurs, l'échange de renseignements sur les immatriculations et les enregistrements, ainsi qu'un profil des transporteurs. Tous ces renseignements seraient stockés dans un système accessible partout au pays, et tout le monde y serait branché. Comme je l'ai dit, il comporte 20 composantes. On y mettrait également les heures de travail.

À mon avis, une fois la mise en place terminée de ce système, on aura toute la cohérence voulue. Toutefois, il me semble que le gouvernement fédéral devrait assumer les frais de développement de ce système. Selon nos évaluations, les coûts de mise en place du code national de sécurité atteindront quelque 10 millions de dollars, auxquels il faut ajouter près de 10 millions de dollars par année en frais d'exploitation dans toutes les provinces et tous les territoires.

Il y a donc des coûts importants en cause, et nous insistons sur le fait que le gouvernement fédéral devrait avoir la responsabilité d'élaborer ce système cohérent. Ce dernier n'a pas à créer un office pour réglementer ou superviser l'exploitation du secteur du camionnage, mais il devrait se sentir obligé d'assumer les coûts de mise en place du code qui assurerait une uniformité partout au pays. À mon avis, c'est dans cette direction que nous nous acheminons.

M. Benjamin: Je comprends, mais ne pensez-vous pas que même si vous laissez le système actuel en place, chaque province doit quand même payer quelque chose du fait de son autorité et de sa compétence dans le domaine? Chaque province a ses propres normes minimums de sécurité et d'autres choses que vous essayez d'inspecter et de mettre en vigueur; vous aurez donc les mêmes coûts à payer, quel que soit le système. Ne faudrait-il pas partager les coûts entre le gouvernement fédéral et

[Text]

Mr. Plohman: Mr. Chairman, just to explain, we are not putting in place—and that was one of the areas of the memorandum of understanding that was very important to us. It allowed the recognition of continued regulation of trucking within the provinces, intraprovincial trucking, in the way that would reflect the policies and priorities of provincial jurisdictions. So we are not making any major changes in that area in Manitoba and we know there are areas we should improve in the areas of safety, but not necessarily dramatic expensive additional provisions put in place at this particular time. We might move over a period of time.

What we have now is a new set of rules applying for intraprovincial trucking and initiated by the federal government. Therefore, we feel those developmental costs should be paid for by the federal government and then the operating, perhaps, over a period of time, since it would also benefit intraprovincial trucking operations that we should be sharing the ongoing operating costs.

Mr. Benjamin: Then you are saying that some of the jurisdiction under the constitution is federal jurisdiction presently being exercised by the provinces, and some of that jurisdiction should be returned to the federal authority. Even if the province is administering it, it is the jurisdiction—

Mr. Plohman: I think that is what they are doing, continuing to retain through the changes to the NTA and the Motor Vehicle Transport Act. It is being reflected here; there is that jurisdiction but it is a shared jurisdiction because it has been delegated, therefore the consultation is very important—working together in some consensus system.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Minister, for the warm words of welcome to Winnipeg. The last time we were here and heard from you, I had a little visit to Portage and Main and got blown away. This time it is a lot better weather.

Mr. Benjamin: You came back.

Mr. Clifford: I came back. I returned. I wanted to talk to you about your nine major trucking firms that you have here in Manitoba. How many of these firms operate in the United States, either directly or indirectly through subsidiaries?

Mr. Plohman: I do not have the definitive information, but I imagine a number of those would have some operations.

[Translation]

les provinces? Vous allez être obligés de le faire vous-mêmes, si vous y êtes forcés.

M. Plohman: Monsieur le président, permettez-moi d'expliquer que nous ne mettons aucun système en place... c'était d'ailleurs l'un des points du protocole d'entente aux quels nous attachions beaucoup d'importance. Nous reconnaissons une réglementation continue du camionnage dans chaque province, du camionnage intraprovincial, d'une façon qui tiendra compte des politiques et des priorités de chaque province. Nous n'apportons donc aucun changement majeur dans ce domaine au Manitoba, tout en sachant qu'il faudrait améliorer certaines questions de sécurité, sans toutefois mettre en place en ce moment des dispositions supplémentaires qui coûteraient très cher. Nous procéderions graduellement.

Nous avons à l'heure actuelle un ensemble de règles mises en place par le gouvernement fédéral en matière de camionnage intraprovincial. Par conséquent, nous croyons que ces frais de création devraient être payés par le gouvernement fédéral, tandis que les frais d'exploitation pourraient, à la longue, être partagés avec les provinces, puisque le système bénéficierait également aux entreprises de camionnage intraprovincial.

M. Benjamin: Si je comprends bien ce que vous dites, les provinces exerceraient à l'heure actuelle une partie des pouvoirs qui ressortissent, par la constitution, au gouvernement fédéral, et ces pouvoirs devraient être remis au gouvernement fédéral. Même si les provinces administrent le système, celui-ci demeure sous la compétence du gouvernement fédéral.

M. Plohman: Je crois que c'est ce qu'il fait à l'heure actuelle par les modifications apportées à l'ONT et à la Loi sur le transport par véhicule à moteur. On peut le voir dans ces deux cas; il y a un pouvoir, mais il est partagé parce qu'il a été délégué; il est donc très important qu'il y ait consultation et que nous travaillions ensemble à mettre au point un système accepté de tous.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Merci, monsieur le président et merci, monsieur le ministre, de l'accueil chaleureux que vous nous faites à Winnipeg. La dernière fois que nous sommes venus ici et que nous avons discuté avec vous, j'avais été emporté par le vent au coin de Portage et Main. Le temps est beaucoup plus clément cette fois.

M. Benjamin: Vous êtes revenu.

M. Clifford: Je suis revenu. Je voulais vous entretenir de vos neuf grosses entreprises de camionnage au Manitoba. Combien d'entre elles exercent une activité aux États-Unis, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire de filiales?

M. Plohman: Je n'ai pas de renseignements précis, mais selon moi, certaines d'entre elles exploitent une partie du marché américain.

[Texte]

The Chairman: I think the next witness had better have that question put to him.

Mr. Clifford: And we will. But the point is that a number of them do, and I wonder. I have taken a bit of exception to your point about worrying about American domination. The fact is that some of your Canadians based right here in Winnipeg are operating in the United States, and I gather very successfully, or they would not be doing business down there. If this is the case, what is your position? You do not want Americans operating in Manitoba?

Mr. Plohman: I think there is no doubt, Mr. Chairman, that they are already operating here. However, we want to have some level of protection and control at a certain level of involvement insofar as American take-over of the Canadian industry.

• 0845

It is fine to say that these trucking firms are operating in the United States, but as Mr. Benjamin pointed out before, they are subject to a vast array of state jurisdictions. In many cases they cannot access the markets in the United States as a result of national legislative changes that took place in deregulation there.

Mr. Clifford: But they must be successful, Mr. Minister, or they would not operate. Would you not agree?

Mr. Plohman: Well, they certainly are attempting to gain access to a very big market.

Mr. Clifford: Right. Well, they cannot blame a good Canadian for wanting to access a bigger market. It sounds as if entrepreneurship is still alive here, even in Manitoba.

Now, I heard your comments with regard to the National Safety Code. You talked about the onus being on the government to pay the development cost. Assuming the 20 stages are developed, what would it cost to continue that kind of program in Manitoba? How many dollars a year would you guess?

Mr. Plohman: The estimates my staff have given me are some \$745,000 a year.

Mr. Clifford: And those are the kinds of figures you will be reporting to our Minister later this week when you go down for the meeting?

Mr. Plohman: Next week, yes. That is right.

Mr. Clifford: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Mr. Minister, thank you for being here this morning. My question, I guess, is going to revolve around regional development. I happen to be the Member of Parliament for Moncton, and I think you now have

[Traduction]

Le président: Je crois qu'il aurait mieux fallu poser cette question au témoin suivant.

M. Clifford: C'est ce que nous ferons. Mais le fait demeure que certaines d'entre elles exercent une activité là-bas, et cela me laisse perplexe. Je présume que vous n'avez pas tout à fait raison de vous inquiéter de la domination américaine. À vrai dire, quelques-unes de vos entreprises canadiennes situées ici, à Winnipeg, exploitent le marché américain, selon moi avec beaucoup de succès, sans quoi elles cesseraient leurs activités là-bas. Dans ce cas, quelle est votre position? Vous ne voulez pas que les Américains fassent la même chose au Manitoba?

M. Plohman: Monsieur le président, il ne fait aucun doute, selon moi, qu'elles sont déjà installées ici. Toutefois, nous voulons nous protéger jusqu'à un certain point et exercer une forme de contrôle sur la prise de participation des États-Unis dans l'industrie canadienne.

Nous nous réjouissons que des entreprises de camionnage exercent une activité aux États-Unis, mais comme l'a souligné avant M. Benjamin, elles sont assujetties à une foule de gouvernements d'État. Dans bon nombre de cas, elles ne peuvent pénétrer les marchés des États-Unis à cause de modifications à des lois nationales qui sont survenues à la suite de la déréglementation dans ce pays.

M. Clifford: Mais elles doivent avoir du succès, monsieur le ministre, sinon, elles abandonneraient leurs activités là-bas. Qu'en pensez-vous?

M. Plohman: Selon moi, elles tentent assurément d'avoir accès à un très gros marché.

M. Clifford: Exact. On ne saurait blâmer un bon Canadien de vouloir se lancer sur un plus gros marché. L'esprit d'entreprise semble toujours vivant ici, même au Manitoba.

Vous avez parlé du code national de sécurité et de ses frais de mise en place qui devraient être assumés par le gouvernement. En supposant que les vingt composantes du système soient offertes, qu'en coûterait-il au Manitoba pour poursuivre ce genre de programme? Selon vous, quelle serait la facture annuelle?

M. Plohman: D'après les estimations de mon personnel, environ 745,000\$ par année.

M. Clifford: Et ce sont les chiffres que vous transmettez à notre ministre cette semaine lorsque vous vous rendez à la conférence?

M. Plohman: La semaine prochaine, c'est exact.

M. Clifford: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Monsieur le ministre, je vous remercie d'être venu ici ce matin. Ma question portera sur le développement régional. Je suis le député de Moncton au Parlement, et je crois que vous avez beaucoup plus de mes

[Text]

more of my constituents working in Winnipeg than I have left working in Moncton. However, that is not your fault.

You made a number of references in your document to regional development. In item (v) of your summary there was a reference and on page 3 there were two references which outlined the Premier's position in August 1985, and then there is a reference on page 26. You put as much into your brief as we have put into the bill. In other words, it is really nothing. It is one part of the bill that I personally feel is not strong enough. There is no clear sense of direction.

We say in the bill that transportation must be recognized as a key to regional development. You basically reiterate that. You go a bit further and comment on what the premiers said in August 1985, that:

... commercial viability of transportation links be balanced with regional development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized.

How do we do that? I am looking for a way. We had a couple of suggestions elsewhere, but obviously the Manitoba government feels strongly about that. Do you have any recommendations in that regard?

Mr. Plohan: Yes, Mr. Chairman. First of all, I just wanted to say something about the transfer of staff from Moncton. I am not so sure we have benefited tremendously that they are all there. It is probably somewhat illusionary at this point, although it may be true that there will be a lot of people. Maybe Mr. Duguay knows.

It is like when the Canadian Manufacturers' Association came to visit us in Winnipeg the other day from the east, Mr. Chairman, and said they had to wait. Their plane was late because they were waiting while they loaded all this gold on the plane coming west. I think that is also an illusion, that necessarily we are benefiting so much, that so much wealth is coming west.

Mr. Cochrane: There are about 160 of mine so far who have been transferred.

Mr. Plohan: Yes, well, Mr. Duguay has indicated that about 10 have arrived, I guess. I do not know if they are coming here. Maybe they are going to other—

Mr. Cochrane: I guess that does not say much for our transportation system, does it?

Mr. Plohan: Let me just briefly mention that we have said clearly that the public interest should be the sole consideration insofar as whether a line should be abandoned or not. It seems at the present time whether a line is economic or uneconomic is obviously the governing rule under Bill C-18 as it written.

[Translation]

commettants qui travaillent à Winnipeg qu'il ne m'en reste à Moncton. Mais ce n'est pas votre faute.

Vous avez parlé à plusieurs reprises du développement régional dans votre document. C'est le cas au poste (v) de votre résumé, ainsi qu'à la page 3, où, à deux reprises, vous soulignez la position du premier ministre qu'il a prise en août 1985, et enfin à la page 26. Vous en dites autant dans votre mémoire que nous en avons mis dans le projet de loi, c'est-à-dire rien. À mon avis, c'est l'un des secteurs du projet de loi qu'il aurait été bon de renforcer. Il n'y a aucune orientation vraiment précise.

Nous affirmons dans le projet de loi la nécessité de reconnaître les transports comme une clé du développement régional. C'est essentiellement ce que vous répétez. Vous allez un peu plus loin en précisant la position du premier ministre en août 1985, à savoir:

... équilibrer les objectifs de développement régional avec la viabilité commerciale des moyens de transport, de manière à atteindre le potentiel économique de chaque région.

Comment pouvons-nous y arriver? Je cherche encore un moyen. On nous a déjà fait quelques propositions, mais, de toute évidence, le gouvernement du Manitoba attache une grande importance à cette question. Avez-vous des recommandations à cet égard?

M. Plohan: Oui, monsieur le président. En premier lieu, permettez-moi de dire quelques mots au sujet de la mutation d'employés en provenance de Moncton. Je ne suis pas assez certain que leur présence constitue pour nous un terrible avantage. C'est probablement un peu illusoire à ce moment, bien qu'il puisse y en avoir beaucoup. M. Duguay en sait peut-être plus.

C'est comme lorsque les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens sont venus nous voir l'autre jour à Winnipeg, en provenance de l'Est, monsieur le président, et qu'ils nous ont affirmé avoir eu à attendre à l'aéroport. En effet, leur avion avait pris du retard parce qu'on devait y charger tout cet or pour l'Ouest. À mon avis, c'est également une illusion de croire que nous sommes nécessairement favorisés à ce point, que tant de richesses nous soient acheminées à l'Ouest.

M. Cochrane: Il y a environ 160 de mes commettants, jusqu'ici qui ont été mutés.

M. Plohan: M. Duguay a indiqué qu'il y en avait environ 10 d'arrivés. Je ne sais pas s'ils viennent ici, peut-être que c'est ailleurs. . .

M. Cochrane: Cela en dit long sur notre système de transport, n'est-ce pas?

M. Plohan: Permettez-moi une brève remarque. Nous avons clairement dit que l'intérêt public devait constituer l'unique critère pour décider ou non de l'abandon d'une ligne. La rentabilité ou non d'une ligne me semble à l'heure actuelle, de toute évidence, le critère déterminant dans le projet de loi C-18.

[Texte]

[Traduction]

• 0850

We are saying that it is important to have public interest considerations at the forefront and to have a balancing. We should have included in the legislation such a statement as the Premiers made, to which you have just referred, about balancing economic and development objectives with economic considerations. One way of doing so is by ensuring that the public interest considerations are at the forefront, along with community needs and the importance of socio-economic development for a particular area. In addition, the small rural shippers should have access to competitive rates in the absence of competition.

Mr. Cochrane: This is as specific as we can get. I guess I looked at it as being much more global, such that we try to find a way to not let the distances seem to get greater in parts of the country. We know if those in the manufacturing field had a choice, they would probably locate where the population is located.

Mr. Plohman: I think it is global in that if these principles are applied once the act is in place, those considerations will be paramount. You will see the economic development needs of regions being considered as paramount, including developmental freight rates, which we have always advocated here in the province to assist industries in starting up. There may indeed be a period of time when lower rates are offered so that they can get going. Then after they are up to speed and operating efficiently, they can be paying the full freight rate. So a developmental concept should be included in the bill.

Mr. Cochrane: Do you envision a pot of money the government uses to subsidize connections or links that are not viable in order to subsidize transportation costs for a length of time, if an industry chooses to locate in a region?

Mr. Plohman: Yes. Mr. Chairman, we understand how difficult it is to get pots of money these days. But the fact is that transportation in Canada has always been recognized as an economic development tool. I think that if you look back in history at the development of transportation services in Canada, TransCanada railway and so on, there has always been a great deal of subsidization and there will continue to be, in our opinion. It cannot be a system that relies solely on commercial viability. It may work in the mature areas of the country where there is a competitive atmosphere and where there are alternatives. But it should not be imposed on areas of the geographic vastness, size and the demographics of western Canada.

There must be retained a way of subsidizing the railways, particularly for imposed public duties. We feel

Nous disons qu'il est important de mettre à l'avant-plan l'intérêt public et d'équilibrer les objectifs. Nous aurions dû inclure dans la loi un énoncé comme celui des premiers ministres, dont vous venez de faire mention, voulant qu'on équilibre les considérations économiques avec les objectifs en matière d'économie et de développement. Une façon d'y parvenir est de veiller à ce que les considérations touchant l'intérêt public soient mises à l'avant-plan, tout comme les besoins des collectivités et l'importance du développement socio-économique d'une région donnée. En outre, les petits expéditeurs ruraux devraient avoir accès à des prix concurrentiels s'il n'y pas de moyens de transport concurrentiels.

M. Cochrane: Nous ne saurions être plus précis. J'avais perçu la chose d'une façon beaucoup plus globale, de manière à ce que certaines parties du pays ne semblent pas plus éloignées que d'autres. Nous savons que si elles avaient le choix, les entreprises de fabrication s'implanteraient probablement près des agglomérations urbaines.

M. Plohman: Selon moi, il y a une approche globale, en ce sens que si l'on applique les principes une fois la loi adoptée, ces considérations auront la priorité. Vous verrez les besoins de développement économique des régions prendre la première place, y compris des prix du trafic de marchandises de développement, que nous avons toujours prônés ici dans la province comme devant aider les industries à démarrer. Il pourra en effet y avoir une période de prix peu élevés, pour permettre aux industries de se mettre en branle. Lorsqu'elles atteignent ensuite leur rythme de croisière, elles peuvent payer le plein prix. Le projet de loi devrait donc prévoir cette idée de développement.

M. Cochrane: Prévoyez-vous la création de fonds que le gouvernement pourrait utiliser pour des embranchements ou des raccordements non rentables afin de subventionner pendant un certain temps les frais de transport d'une industrie qui choisirait de s'implanter dans une région?

M. Plohman: Oui. Monsieur le président, nous comprenons combien il peut être difficile d'obtenir de l'argent aujourd'hui. Mais le fait demeure que les transports au Canada ont toujours été reconnus comme un outil de développement économique. Si vous regardez en rétrospective l'évolution des services de transport au Canada, du chemin de fer transcanadien, et ainsi de suite, il y a toujours eu beaucoup de subventions versées, et il continuera d'y en avoir, selon nous. Le système ne peut fonctionner uniquement au moyen de recettes commerciales. Il peut être exploité dans les régions développées du pays où il existe une concurrence et une solution de rechange. Mais on ne devrait pas l'imposer dans les régions présentant l'immensité géographique, la taille et la population de l'Ouest du Canada.

Il importe de mettre en place un moyen de subventionner les chemins de fer, plus particulièrement

[Text]

they should be completely reimbursed for those duties, and it is a federal responsibility.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Duguay.

Mr. Duguay: Thank you and good morning. I know we have raised an incredible number of very significant issues, including free trade, job security, and the matter of protection versus competition. I am particularly sensitive to the fact that we too want to address those issues. Your presentation has I think given us some help in terms of trying to find a sensitive middle ground that allows us to dodge our way through all of those principles.

If I might, I wanted to ask one question. First, on the whole concept of rail line abandonment, I wanted to make one point. It would seem simple to me that if a line is abandoned because it is not in use, the cost of replacing the service would not be astronomical. We could certainly look at it. But you and I both know there is a re-study of an existing study going on now, which will perhaps give us some answers. There is also a very interesting experiment or pilot project in Stettler, Alberta, which I think shows incredible promise.

My question was really about the matter of captive shippers and confidential contracts. I have been told that people who are in Manitoba captive shippers currently undercut their rates for big customers because the big customers could put their own trucks on the road, and do so. I am told it is not exactly an acceptable practice, but I am told it exists. I wondered whether you had any comments on that practice versus the matter of confidential contracts.

• 0855

Mr. Plohman: Mr. Duguay, for clarification, are you talking about shippers using the trucking mode, railways, or both?

Mr. Duguay: The trucking mode is the one with which I am most familiar. Big customers say you ship our goods at this rate, less than the listed rate, or we will put our own trucks on the road and deliver it ourselves.

Mr. Plohman: Yes, it is in a sense what has happened in Manitoba over a period of years. Private carriage has grown tremendously. It is of great concern to us, because it undercuts the viability of the small rural carriers in the province. I know the Transport Board chairman, Don Norquay, has put forward some proposals to try to assist the carriers in gaining back some of this business through regionalization and a more competitive system in some rural areas with a regionalized approach.

In terms of the abandonment issue, it is not necessarily the case that if a line is not in use, there are no costs or

[Translation]

en ce qui concerne les droits publics imposés. Nous croyons que les chemins de fer devraient être totalement remboursés de ces droits, vu que les chemins de fer ressortissent à la compétence fédérale.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Duguay.

M. Duguay: Merci et bonjour. Je sais que nous avons soulevé un nombre incroyable de questions très importantes, notamment le libre-échange, la sécurité des emplois et la protection par rapport à la concurrence. Je sais très bien que nous voulons, nous aussi, aborder ces questions. Selon moi, votre exposé nous a aidés à essayer de trouver un point de rencontre qui nous permettra de nous faufiler parmi tous ces principes.

J'ai une question à poser, si vous le permettez. D'abord, j'ai une observation à faire sur la question de l'abandon des lignes ferroviaires. Si une ligne est abandonnée lorsqu'elle ne sert pas, il me semble simple de croire que le coût de remplacement du service ne serait pas astronomique. Nous pourrions assurément étudier le cas. Mais nous savons, vous et moi, qu'on a recommencé une étude qui avait déjà été faite et qui nous donnera peut-être quelques réponses. Il y a également une expérience ou un projet pilote très intéressant à Stettler (Alberta) qui, selon moi, est fort prometteur.

Ma question touche en réalité les expéditeurs captifs et les marchés confidentiels. Je me suis laissé dire par des gens du Manitoba que les expéditeurs captifs bradaient leurs prix pour leurs gros clients parce que ces derniers pouvaient mettre leurs propres camions sur la route, et ainsi de suite. On me dit qu'il ne s'agirait pas tout à fait d'une pratique acceptable, mais qu'elle existerait quand même. Auriez-vous des remarques à faire sur cette pratique et sur celle des marchés confidentiels?

M. Plohman: Monsieur Duguay, parlez-vous des expéditeurs qui recourent au camionnage, aux chemins de fer, ou aux deux?

M. Duguay: Le camionnage est le moyen de transport que je connais le mieux. Les gros clients vous demandent d'expédier leurs produits à ce prix, qui est inférieur aux prix publiés, sans quoi ils expédieront leurs marchandises par leurs propres camions.

M. Plohman: Oui, c'est à peu près ce qui se produit au Manitoba depuis quelques années. Le camionnage privé a connu une croissance incroyable. Cette pratique nous préoccupe beaucoup, parce qu'elle sape la viabilité des petits transporteurs ruraux de la province. Je sais que Don Norquay, le président de la Commission des transports, a fait certaines propositions pour essayer d'aider les transporteurs à récupérer une partie de leurs activités grâce à un système de régionalisation et une structure plus concurrentielle dans certaines régions rurales, assorties d'une approche régionalisée.

Concernant la question des abandons, il n'est pas nécessairement vrai que la construction d'une

[Texte]

very little cost associated with building an alternative infrastructure. Quite often, the railways have abandoned service on some of these branch lines to justify the abandonment of the infrastructure later.

Mr. Duguay: I raise it because I think the Stettler models might give us an alternative which is also very viable.

Mr. Plohman: The key is who pays for it.

Mr. Duguay: Yes, I understand that. If I might pursue one specific example, I think we in government have been fighting to try to resolve some problems. I grew up in this part of the world. For years and years we talked about the disadvantage of westerners regarding freight rates. As you know, it was the old story about shipping something from Hamilton which does not fit. It was more expensive to ship it back than it was to ship it here. Clearly, I support the principles behind this bill. I think we are trying to resolve some existing problems.

There are some specific examples for Manitoba regarding competitive line rates. For example, Manfor, which your government owns, recently has not been known for making huge profits, but it is captive to CN. Under one of the proposals here, it could benefit from the competition. Inco in Thompson is also captive to CN and could benefit from competitive service and rates for CP to access Port Saskatchewan, central Canada and the U.S. and to reach ports for overseas shipments. One last example is Abitibi in Pine Falls. Their newsprint plant is also captive to CN. They could use competitive line rates for Winnipeg to access CP or Burlington to obtain competitive rates and service for Canadian and U.S. markets.

On the question of competitive rates and captive markets, there are some plus sides. I raise these because far too often in this discussion we only raise it from one framework. The framework is what is good for the company and what is good for the workers of that company. Because something like 65% or 70% of the bulk goods hauled across railways in this country are hauled in western Canada, we also have to speak for the people who use those services. If they can get better rates and be more economically viable, they are going to attach bigger markets. I suppose part of all this is a readiness to be able to move and go.

On the question of protection versus competition, we in Manitoba are pretty darn good when it comes to competing with anyone. I am not ready to admit ever so gently that we need to be protected in every aspect of what

[Traduction]

infrastructure de rechange ne coûte à peu près rien lorsqu'une ligne n'est plus utilisée. Très souvent, les chemins de fer abandonnent un service ou quelques embranchements pour justifier l'abandon de l'infrastructure plus tard.

M. Duguay: Je soulève ce point parce que je crois que les modèles Stettler pourraient nous fournir une solution de rechange qui pourrait être également très valable.

M. Plohman: La clé est de savoir qui paye.

M. Duguay: Oui, je comprends. Permettez-moi de donner un exemple. Le gouvernement s'efforce de résoudre certains problèmes. J'ai été élevé dans cette partie du monde. Pendant des années et des années, nous avons souligné à quel point les provinces de l'Ouest étaient désavantagées sur le plan des prix du transport des marchandises. Comme vous le savez, c'est la vieille histoire de l'expédition d'une mauvaise pièce à partir d'Hamilton. Il était plus coûteux de l'expédier à son point d'origine que de l'acheminer ici. De toute évidence, j'appuie les principes qui sont à la base de ce projet de loi. Je crois que nous essayons de résoudre quelques problèmes actuels.

Concernant les prix de ligne concurrentiels, nous pouvons donner des exemples précis pour le Manitoba. Ainsi, on sait que Manfor, une de vos sociétés publiques, n'a pas réalisé récemment de profits faramineux, mais qu'il s'agit d'une entreprise captive du CN. L'entreprise pourrait tirer parti de la concurrence, selon l'une des propositions avancées ici. L'Inco, à Thompson, est également une entreprise captive du CN et pourrait profiter des prix et du service concurrentiels du CP pour avoir accès à Port Saskatchewan, à la région centrale du Canada et aux États-Unis, ainsi qu'à des ports aux fins d'exportation à l'étranger. Un dernier exemple est Abitibi, à Pine Falls. Son usine de papier journal est également captive du CN. Elle pourrait profiter des prix de ligne concurrentiels pour Winnipeg pour avoir accès au CP ou à Burlington afin d'obtenir des prix et des services concurrentiels lui permettant d'exploiter les marchés canadiens et américains.

En ce qui touche les questions des marchés captifs et des prix concurrentiels, il y a des avantages. Je soulève ce point car trop souvent dans nos discussions, nous voyons les choses uniquement d'un point de vue. Ce point de vue est ce qui est bon pour l'entreprise et ce qui est bon pour les travailleurs de cette entreprise. Étant donné qu'environ 65 p. 100 ou 70 p. 100 des marchandises en vrac acheminées par chemin de fer au pays sont transportées dans l'Ouest du Canada, nous devons également parler pour les gens qui utilisent ces services. S'ils peuvent obtenir de meilleurs prix et afficher une meilleure rentabilité économique, ils pourront accéder à des marchés plus importants. Je suppose qu'une des façons d'y parvenir est de se tenir prêt à foncer.

Concernant la question de la protection et de la concurrence, nous, les Manitobains, sommes terriblement bons lorsque vient le moment de concurrencer quelqu'un. Je ne suis pas prêt d'admettre de manière si bienveillante

[Text]

we do. I face the matter daily. If they let us into open competition, we might even do a lot better than we are doing. My question was about these competitive line rates and what they might be able to do to benefit some of our people in Manitoba.

Mr. Plohman: Mr. Duguay, we have advocated that. We are pleased the committee and the legislation reflects the recommendations we put forward during the *Freedom to Move* discussion to a great extent. We do not have an argument.

• 0900

Yes, we believe competitive line rates are a good thing. We advocated joint line rates, arbitration procedures and so on. We find all of those things are absolutely necessary and therefore disagree strongly with the railway's position of wanting to see those things removed.

We urge you as a committee to consider very seriously the reasons for those being included in the first place and even enhance them. For example, why is there an arbitrary 500-mile limit to the application of the competitive line rate? You have used some examples of northern areas that might benefit from it; however, this is under the established development at the present time. There may be other areas outside that range, and therefore they would be at a disadvantage and would not have access to that—Churchill, for example. So why would we want to put that kind of a limitation there?

• 0905

Mr. Duguay: One last brief question has to do with the agency paying the arbitrator's fees. Because of our backgrounds, both of us have been in arbitration, and I hope you did not mean they should pay all the fees and that there would be nothing in the person requesting arbitration, no implication whatsoever for that person.

Mr. Plohman: Well, I think it is important there not be a burden that would act as a deterrent to small shippers. I think that has to be recognized—it is sensitive to those needs.

Mr. Duguay: That does not mean everybody in the world can just say he wants arbitration, and kick in a process which costs the agency a pile of money.

Mr. Plohman: No. I think they have to go through negotiations and there has to be a credible process in place, so I am not advocating a wide-open, irresponsible position. But I do think it should not act as a deterrent, and it should therefore be sensitive to the requirements of small shippers in making the arbitration in such a way that they will not be kept from having access.

[Translation]

que nous avons besoin d'être protégés dans tout ce que nous faisons. Je fais face à la musique tous les jours. S'ils nous laissent aller dans un marché de libre concurrence, nous pourrions même faire beaucoup mieux que maintenant. Ma question touchait ces prix de ligne concurrentiels et leurs avantages possibles pour nos Manitobains.

M. Plohman: Monsieur Duguay, vous abondez dans le même sens que nous. Nous sommes heureux de voir que le Comité et le projet de loi tiennent compte dans une large mesure des recommandations que nous avons mises de l'avant pendant les consultations sur *Aller sans entraves*. Nous prêchons le même discours.

Nous croyons effectivement que les prix de ligne concurrentiels sont une bonne chose. Nous avons préconisé les prix de ligne communs, des procédures d'arbitrage, et ainsi de suite. Selon nous, toutes ces choses sont absolument nécessaires et, par conséquent, nous nous opposons vigoureusement aux chemins de fer qui veulent que ces avantages soient éliminés.

Nous exhortons le Comité à examiner très sérieusement les raisons qui ont motivé au départ l'inclusion de ces avantages, et même à chercher à les améliorer. Ainsi, pourquoi y a-t-il une limite arbitraire de 500 milles dans l'application des prix de ligne concurrentiels? Vous avez mentionné quelques exemples de régions nordiques qui pourraient tirer parti de ces prix; toutefois, cela est en développement à l'heure actuelle. Il peut y avoir d'autres régions à l'extérieur de cette limite qui seraient donc désavantagées et qui n'y auraient pas accès. . . Churchill, par exemple. Pourquoi voudrions-nous déposer ce genre de limite?

M. Duguay: J'ai une dernière question brève qui porte sur le paiement des honoraires de l'arbitre par l'office. Notre expérience nous a fait tous deux toucher au domaine de l'arbitrage, et j'espère que vous ne vouliez pas dire que l'office devrait payer tous les honoraires et qu'il n'y aurait aucune obligation ni répercussion pour la personne qui demande l'arbitrage.

M. Plohman: Selon moi, il est important que le processus ne soit pas alourdi de manière à décourager les petits expéditeurs. Le fait doit être reconnu, et on doit être sensibilisé aux besoins.

M. Duguay: Cela ne signifie pas que n'importe qui peut demander un arbitrage et faire ainsi démarrer un processus qui coûte beaucoup d'argent à l'office.

M. Plohman: Non. À mon avis, ils devront entreprendre des négociations et il faudra mettre en place un processus crédible; je ne préconise donc pas un accès libre et irresponsable à l'arbitrage. Mais je crois que le processus ne devrait pas décourager les petits expéditeurs et qu'il devrait chercher à répondre à leurs besoins.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Duguay. Colleagues, we are almost on schedule now. I was going to call Mr. Angus. The time balance between one side and the other has been just about equal here. There were three questioners. One was two minutes and one was five, and one, Mr. Duguay, finally got up to nine, which surprised me.

I could go to Mr. Angus. I said he was the next one, if it is going to be a very short intervention. We are starting to encroach on the next witness, who is very important; it is the Trucking Association. Other members want to ask questions too. I am in the hands of members. If other members want to have short questions with short answers, we are going to encroach. I can see that we can make up a little time and still have the Canadian Trucking Association, because after all, this is the Minister of the province, and I think members have a very real interest in asking questions. I am in your hands.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just have a few questions of a technical nature, to get the opinion of the Government of Manitoba on some of the matters that we have been dealing with during our hearings.

Mr. Minister, the current legislation has a demarcation line for air, 50 to 53 degrees. Above that line there is a form of regulation; below that line there is the deregulated environment. Notwithstanding your other comments, do you think that line should be moved farther south, or farther north for that matter, in order to protect communities which are currently not included within it?

Mr. Dennis Schaefer (Manager, Transportation Policy, Department of Highways and Transportation, Province of Manitoba): In response to that, Mr. Angus, I would point out that at the request of a couple of northern communities, we had made application some time ago to have that line of demarcation moved farther south.

In our original submissions we had suggested the criteria ought not to be based on any special line as much as need, with respect to remoteness, service access, etc. We still hold to that policy. We understand there is going to be flexibility in this area. I guess you might say we might choose, if we were asked for a line, the U.S.-Canada boundary, to make sure there was adequate protection. This is because of what we have seen with respect to the consolidation of the air industry in Canada and the concentration which seems to be leaning towards two superpowers in the air sector, and what some of the long-term implications of this might be, on local operations as well as national and international.

As we have suggested in the submission and as the Minister pointed out, we would like to see something

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Duguay. Mes amis, nous respectons l'horaire à peu de choses près. Je voulais inviter M. Angus. Nous avons accordé à peu près la même période aux deux côtés. Trois personnes ont posé des questions. La première a pris 2 minutes, l'autre 5 et la dernière, M. Duguay, en a pris 9, à mon étonnement.

Je pourrais donner la parole à M. Angus. J'ai dit qu'il était le suivant sur la liste s'il s'en tenait à une très courte intervention. Nous commençons à empiéter sur le temps du prochain témoin, qui est très important: il s'agit de l'association du camionnage. D'autres membres veulent également poser des questions. Je m'en remets à vous. Si d'autres membres veulent poser de courtes questions et recevoir de courtes réponses, nous allons empiéter. Je vois que nous pouvons prendre un peu de temps, tout en permettant à l'Association canadienne du camionnage de prendre la parole, car, après tout, c'est le ministre de la province, et je crois que les membres sont très intéressés à lui poser des questions. Je suis entre vos mains.

M. Angus: Monsieur le président, j'ai seulement quelques questions de nature technique à vous poser afin d'obtenir l'opinion du gouvernement du Manitoba sur quelques-uns des points qui ont été soulevés pendant nos audiences.

Monsieur le ministre, le projet de loi actuel prévoit une ligne de démarcation des transports aériens, entre le cinquantième et le cinquante-troisième parallèles. Au-delà de cette ligne, il y a une certaine forme de réglementation; en deçà de cette ligne, il n'y a aucune réglementation. Vos autres observations mises à part, croyez-vous qu'il faudrait déplacer cette ligne plus au sud ou plus au nord afin de protéger les collectivités qui ne sont pas comprises à l'heure actuelle dans la région en question?

M. Dennis Schaefer (directeur, Politique des transports, ministère de la Voirie et des Transports, province du Manitoba): Pour répondre à votre question, monsieur Angus, permettez-moi de signaler qu'à la demande d'une couple de collectivités du Nord, nous avons demandé il y a quelque temps que cette ligne de démarcation soit établie plus au sud.

Dans nos premiers mémoires, nous avons proposé que l'inclusion des collectivités ne repose pas sur une ligne particulière, mais bien plutôt sur un besoin établi en fonction de l'éloignement, de l'accès au service, etc. Nous sommes toujours de cet avis. Nous croyons comprendre qu'il y aura beaucoup de souplesse à cet égard. Si on nous demandait de tracer la ligne, vous pourriez dire qu'on choisirait la frontière entre le Canada et les États-Unis afin d'être certains de bénéficier d'une protection suffisante. En effet, nous avons observé le regroupement de l'industrie aérienne au Canada et la concentration qui semble pencher vers deux super-puissances dans le secteur aérien, et quelques-unes des implications à long terme que cette situation pourrait avoir sur les activités locales, ainsi que sur le plan national et international.

Comme nous l'avons proposé dans le mémoire et comme le ministre l'a indiqué, nous aimerions que le

[Text]

added to the legislation which would provide some guarantee of protection. We would also like to see spelled out in the legislation some precise rules as to how a community applies for support if there is a service shortfall and there is going to be sponsorship by the federal government. I would also like to see a budget set aside for that purpose.

• 0910

Mr. Angus: In terms of ownership, on the air side there is a definition in the bill that 75% of shares must be owned by Canadians. It has been pointed out to this committee that an American could hire a lawyer and give him 75% of the shares but still have control. Is there a magic figure both for air and for trucking you would suggest as to the maximum allowable real ownership and control by a non-Canadian?

Mr. Schaefer: To a precise level, it is always difficult when you talk in terms of figures, 75% or degree of harm. It is the degree of harm and the degree of infiltration. At the same time, you require flexibility within the system to be able to look at those issues. I am reluctant to name a precise figure, because it may prove to be far too low. Indeed, in some instances you might need 100% protection in a given mode, be it the truck mode or the air mode or the rail mode.

Mr. Angus: Should Canada be any more generous than other countries? I gather the United States has a cap of 25%.

Mr. Schaefer: That is right. I do not see why we should be giving away any bargaining chips in the process.

Mr. Angus: Should U.S. railroads be allowed joint running rights in Canada? Should they have the right to bring their engines up here and run on our tracks?

Mr. Schaefer: I do not think we should grant that type of an arrangement unless we can set up a reciprocal arrangement within the United States with the Canadian lines accessing and using U.S. rails.

I would like to address one issue on this whole area of competitive line rates and deregulation. We have maintained throughout our submissions that Canada is not a mirror image of the United States. We seem to be making a lot of moves toward copying what they are doing. I am sure the committee is aware of the fact that a bipartisan group of United States senators and members of the House of Representatives has introduced legislation to move toward the introduction of using the system in the United States as a rail system through the introduction of joint line rates, terminal running rates and those sort of concessions, and calling for stronger regulatory controls to protect small and captive shippers.

[Translation]

projet de loi prévoit une certaine forme de protection. Nous aimerions également que le projet de loi précise des règles particulières qu'une collectivité pourrait appliquer pour demander de l'aide si elle n'est pas desservie, ainsi que la façon d'amener le gouvernement fédéral à contribuer à la question. Nous aimerions également qu'un budget soit créé à cette fin.

M. Angus: Concernant la propriété dans le secteur aérien, le projet de loi renferme une définition selon laquelle 75 p. 100 des actions doivent appartenir à des Canadiens. Le Comité s'est laissé dire qu'un Américain pouvait embaucher un avocat et lui remettre 75 p. 100 des actions tout en conservant le contrôle. Y a-t-il un chiffre magique à la fois pour le transport aérien et le camionnage que vous proposeriez comme pourcentage maximum admissible d'actions que pourrait posséder et contrôler un non-Canadien?

M. Schaefer: Il est toujours difficile de donner des chiffres précis, par exemple 75 p. 100 ou le point de préjudice. Est-ce le point de préjudice et le point d'infiltration? Parallèlement, vous devez mettre en place un système assez souple qui vous permette d'examiner ces questions. J'hésite à donner un chiffre précis, car il pourrait se révéler trop bas. En fait, dans certains cas, vous pourriez avoir besoin d'une protection à 100 p. 100 dans un moyen de transport donné, qu'il s'agisse du camionnage, du chemin de fer ou du transport aérien.

M. Angus: Le Canada devrait-il être plus généreux que les autres pays? Je crois comprendre que les États-Unis ont fixé la limite à 25 p. 100.

M. Schaefer: C'est exact. Je ne vois pas pourquoi nous devrions être plus généreux à cet égard.

M. Angus: Les chemins de fer américains devraient-ils jouir de droits d'utilisation communs au Canada? Devraient-ils avoir le droit de faire fonctionner leurs locomotives sur nos voies ferrées?

M. Schaefer: Je ne crois pas que nous devrions accorder cette largesse, à moins que nous puissions faire de même aux États-Unis.

J'aurais un point à soulever sur toute cette question de la déréglementation et des prix de ligne concurrentiels. Dans tous nos mémoires, nous avons indiqué que le Canada n'était pas le reflet des États-Unis. Nous semblons prendre beaucoup de mesures pour les imiter. Je suis certain que le Comité est au courant du fait qu'un groupe bipartisan composé de sénateurs américains et de membres de la Chambre des représentants a proposé une loi par laquelle le système aux États-Unis serait utilisé comme un réseau ferroviaire grâce à l'introduction de prix de ligne communs, de droits d'utilisation et d'autres compromis du genre, et appellerait des mesures de réglementation plus sévères pour protéger les expéditeurs captifs et de moindre importance.

[Texte]

It is interesting to note it is not only the small shippers complaining about the discrimination they are experiencing in freight rates and service with respect to U.S. railways but also the Fords and some of the industrial giants. In fact, six or seven of the largest railways in the United States are cutting off a lot of the direct-haul routings by eliminating routing arrangement with smaller rail lines and as a result promoting inefficiencies within transportation by imposing circuitous routings on shippers.

The Chairman: I have three more members, but I am going to pick one. Mr. Reid, you wanted to have a short intervention here.

Mr. Reid: Mr. Minister, on the proposed bilateral agreement with the United States and as a result of your exchange of comments with Mr. Benjamin and the subsequent one with Mr. Angus, would you be satisfied with reciprocal terms including U.S. rights and Canadian rights in all modes of transportation in such a bilateral agreement?

Mr. Plohmman: I would not think I would be exclusively satisfied, although it would go a long way. It is still necessary to consider having different situations apply, depending on the mode and also the fact that perhaps in a system developed as a result of strictly reciprocal arrangements, we would have Americans having a much greater advantage insofar as Canada is concerned than Canadian carriers may have with regard to the U.S. because of the economies of scale involved in their operations. I think it would be a very important step, but thresholds of control would be important too.

• 0915

Mr. Reid: I wondered if you had given consideration to the disparity in the volume of movement north-south, south-north, and this disparity having something to do with that reciprocal agreement.

However, I will move on from there. As Mr. Benjamin indicated, if we are prepared to develop a national transportation system, should it not be a made-in-Canada system and incorporated in our National Transportation Act, because of these various differences you refer to, as opposed to relying on any kind of a trade agreement with the United States?

Mr. Plohmman: I think we need both insofar as this is concerned. We need to have the safeguards in the act, but we also need to have some dispute mechanism in place and some recognition that it is in Canada, that Canada must have some control over its transportation sector in the interests of Canadian sovereignty. That recognition should be there.

Mr. Reid: Are you then continuing to hold, as per your last sentence in the third paragraph of page ii of your summary, that "this agreement must be in place before

[Traduction]

Il est intéressant de noter que la discrimination au niveau des services et des prix du trafic ferroviaire aux États-Unis ne touche pas uniquement les petits expéditeurs, mais aussi les entreprises comme Ford et les grands géants de l'industrie. En fait, six ou sept des plus grands réseaux ferrés aux États-Unis éliminent une foule d'itinéraires de transport direct en abandonnant des accords d'itinéraire avec les petites lignes ferroviaires, ce qui a pour résultat d'engendrer un réseau de transport inefficace en imposant des itinéraires détournés aux expéditeurs.

Le président: Trois autres membres désirent poser des questions, mais j'en choisirai un moi-même. Monsieur Reid, vous désiriez faire une courte intervention.

M. Reid: Monsieur le ministre, concernant l'entente bilatérale composée avec les États-Unis et à la suite de votre échange avec M. Benjamin et M. Angus, verriez-vous d'un bon oeil que l'entente réciproque porte également sur les droits des États-Unis et les droits du Canada dans tous les moyens de transport?

M. Plohmman: Je ne crois pas que ce genre d'entente me satisfierait totalement, bien qu'elle puisse avoir beaucoup de bonnes choses. Il serait quand même nécessaire d'examiner la possibilité que différentes situations s'appliquent, selon le moyen de transport, et selon également le fait que dans un système mis au point uniquement à la suite d'une entente réciproque, les Américains pourraient être beaucoup plus avantagés que les Canadiens en ce qui a trait aux transporteurs, étant donné les économies d'échelle de chacun des pays. À mon avis, cela serait une étape très importante, mais il faudrait également établir des seuils de contrôle.

M. Reid: Je me demandais si vous aviez examiné la disparité du volume acheminé du nord au sud et vice versa et son importance dans l'entente réciproque.

Toutefois, je vais partir de là. Comme M. Benjamin l'a indiqué, si nous sommes prêts à mettre au point un réseau national de transport, ne devrait-il pas être élaboré au Canada et intégré à notre Loi nationale sur les transports, à cause de toutes ces différences que vous mentionnez, plutôt que de se fier sur un genre d'accord commercial avec les États-Unis?

M. Plohmman: Sur cette question, je crois que nous avons besoin des deux. Nous avons besoin d'intégrer des mesures de sauvegarde dans la loi, mais nous avons également besoin d'un mécanisme quelconque de solution des litiges, ainsi que d'une acceptation qu'il s'agit d'une activité canadienne, que le Canada doit avoir une certaine forme de contrôle sur ses transports dans l'intérêt de la souveraineté de notre pays. Les États-Unis doivent reconnaître ce fait.

M. Reid: Continuez-vous toujours à dire, comme à la dernière phrase du troisième paragraphe, page ii de votre mémoire, que «cet accord doit être en place avant

[Text]

Bills C-18 and C-19 are implemented"? Are we any more likely to get a transportation agreement with the United States than we are to get a trade agreement with the United States, and are we likely to get it more quickly?

Mr. Plohman: I just would say that if they want us to make these moves—and I know that the Americans are very interested, because I think they are sitting, rubbing their hands, waiting for us to implement this legislation—we have a pretty good lever and we should be exercising it now. Certainly we will have no chance of getting it after the fact.

Mr. Schaefer: Incidentally I might add that this lever should include, when you are embarking on an agreement, that it is an agreement among senior governments and, given that it is in the national interest, it should not be superseded by the intervention of say a state government. This should be an implicit part of the agreement that is struck.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I am concerned with the priority concerns of our national transportation system, safety being one of them. Can we delay the implementation of this system by reason of other aspects that might interest us—and they do, but where do we place our priority?

Mr. Plohman: As it applies to trucking, I can tell you very clearly, by moving to the interim step and making it workable, and by still having an entry test, such as the reverse onus test that was envisaged when it was put in place in the MOU in 1985, with no sunseting, that we indeed retain a lever. We retain the ability to assess, evaluate and control who gets in. We do have some control yet, but if we go right to fitness and sunset that process, then there is no hope of going back after that. This is why we are saying sunseting of reverse onus is just not a reasonable provision and does not protect Canada.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Minister, I want to thank you and your official for coming today. You can see from the list of questions that other members wanted to question, but they are standing down. I want to thank you for your presentation.

I guess the only thought I have in terms of rushing into this like the rhinoceros concerns the statement you read about Mr. Mazankowski. When you mentioned that, I thought back to 1978 when the then Minister of Transport, Mr. Otto Lang, was around. There was a First Ministers Conference where this whole question of economic deregulation was considered as a national priority. In that context, do you think we are today, in 1987, really moving like a rhinoceros, or are we moving more like a—

[Translation]

l'adoption des projets de loi C-18 et C-19»? Est-il plus vraisemblable que nous arrivions à conclure un accord en matière de transport plutôt qu'un accord commercial avec les États-Unis, et est-il plus vraisemblable que nous l'obtenions plus rapidement?

M. Plohman: Si les États-Unis veulent que nous agissions ainsi—et je sais qu'ils sont très intéressés, car ils sont en train de se frotter les mains en attendant que nous adoptions notre projet de loi—nous disposons d'un très bon levier et nous devrions nous en servir maintenant. Il est certain que nous n'aurons aucune chance d'obtenir un tel accord une fois la loi adoptée.

M. Schaefer: Soit dit en passant, il faudrait que ce levier, lorsqu'on s'achemine vers une entente, mentionne qu'il s'agit d'une entente entre des gouvernements principaux et, compte tenu de l'intérêt national en jeu, que l'intervention d'un gouvernement d'État ne devrait pas avoir préséance sur l'accord. Cela devrait faire partie implicite de l'accord qui sera signé.

M. Reid: Monsieur le président, je m'inquiète des priorités dans notre réseau national de transport, la sécurité étant l'une d'entre elles. Pourrions-nous retarder la mise en oeuvre de ces réseaux à cause d'autres aspects qui pourraient nous intéresser—et c'est d'ailleurs le cas, mais où établissons-nous notre priorité?

M. Plohman: Dans le cas du camionnage, je peux vous le dire très clairement, en appliquant l'étape préliminaire de manière à la rendre utilisable et en ayant toujours un test d'admission, comme celui de la contre-preuve que nous avons envisagé lorsqu'il a été adopté au MDU en 1985, sans aucune mesure de temporarisation, nous conservons réellement notre levier. Nous conservons notre capacité d'évaluer et de contrôler tous ceux qui accèdent au réseau. Nous exerçons déjà une certaine forme de contrôle, mais si nous commençons tout de suite à temporariser et à adapter ce processus, il n'y aura aucun espoir de revenir en arrière. Voilà pourquoi la temporarisation de la contre-preuve n'est simplement pas une mesure acceptable et ne protège pas le Canada.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur le ministre, je vous remercie, vous et votre haut fonctionnaire, de votre présence ici aujourd'hui. Vous constaterez à la liste des questions que d'autres membres voulaient vous adresser la parole, mais ils se rassoient maintenant. Je vous remercie de votre exposé.

La seule question qui me vient à l'esprit en ce qui concerne notre précipitation dans cette affaire a trait à l'énoncé que vous avez lu au sujet de M. Mazankowski. Après avoir entendu vos paroles, je me suis rappelé l'année 1978, où M. Otto Lang était alors ministre des Transports. Toute cette question de la déréglementation économique avait été examinée comme une priorité nationale lors d'une conférence des premiers ministres. Dans ce contexte, croyez-vous qu'aujourd'hui, en 1987, nous fonçons comme un rhinocéros, ou plutôt comme...

[Texte]

Mr. Plohman: No, I think there has been a good process up to this time. I think we are dealing with the most dramatic changes in transportation policy that have taken place in many years, in the history of Canada perhaps, and it is therefore reasonable to move in stages to the extent possible. That is why we are saying you should take that interim step. Do not go all the way without having those safeguards in place. And then I would say no, you are not moving with the finesse of a rhinoceros. But right now, if you move on the timetable you have at the present time, I would emphasize that I believe this is the case—without making major changes.

• 0920

The Chairman: Yes, without having amendments to the present bill.

Mr. Plohman: That is right.

The Chairman: I want to thank you, because you have certainly moved with finesse this morning and members appreciate that. Thank you very, very much.

Mr. Plohman: Thank you.

The Chairman: We will call the next witness, which is the Manitoba Trucking Association. Appearing on its behalf are Mr. Downey and Mr. Harris, I understand. Gentlemen, welcome to the table. You have been sitting there patiently. Mr. Downey, are you the one at the microphone?

Mr. Ray Downey (President, Manitoba Trucking Association): That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: And with you is Mr. Harris?

Mr. Downey: Mr. Al Harris. He is the General Manager of the Manitoba Trucking Association.

The Chairman: Fine, sir. You have given us a brief. Do you want to give us an overview—or whatever way you want—and then we will throw it open to questions?

Mr. Downey: Thank you, Mr. Chairman, members of the committee. Good morning. On behalf of the Manitoba Trucking Association, I want to thank you for this opportunity to appear before you today to offer some thoughts on Bill C-19.

As many of you are aware, if not all, my predecessor, Roland Painchaud, did make a presentation to you when you travelled across the country in the fall of 1985. The comments that I would make today are intended to reinforce the message Mr. Painchaud gave to you at that time. At the same time, Mr. Chairman, it is not my intention to be too repetitious, although I do not suppose there is any question but that you will hear as a result of appearances before you today of the Province of Manitoba and probably in the future, if you have not already, from the Canadian Trucking Association as well as other associations, many of the things that we will say today.

[Traduction]

M. Plohman: Non. Je crois que les choses ont bien évolué jusqu'à maintenant. Nous faisons face aux changements les plus radicaux à survenir dans les transports depuis de nombreuses années, peut-être depuis les débuts de notre pays, et il me semble donc raisonnable de procéder par étapes, dans la mesure du possible. Voilà pourquoi nous vous invitons à vous orienter vers cette étape provisoire. N'allez pas jusqu'au bout sans mettre en place ces mesures de sauvegarde. Et alors, je vous dirai que vous ne foncez pas avec la finesse d'un rhinocéros. Mais pour l'instant, si vous respectez le calendrier que vous avez entre les mains, je répéterai que vous agissez comme il le faut, sans pour autant apporter des changements importants.

Le président: C'est cela, sans avoir à modifier le présent projet de loi.

M. Plohman: C'est exact.

Le président: Je vous remercie, car vous avez assurément fait preuve de finesse ce matin, et les membres savent le reconnaître. Je vous remercie très sincèrement.

M. Plohman: Merci.

Le président: J'appelle maintenant le témoin suivant, l'Association du camionnage du Manitoba. Je crois que nous avons avec nous M. Downey et M. Harris. Messieurs, bienvenue. Vous avez fait preuve de beaucoup de patience. Monsieur Downey, êtes-vous celui qui est assis au microphone?

M. Ray Downey (président, Association du camionnage du Manitoba): C'est exact, monsieur le président.

Le président: Et M. Harris est avec vous?

M. Downey: M. Al Harris. Il est le directeur général de notre association.

Le président: Très bien, monsieur. Vous nous avez remis un mémoire. Voulez-vous nous en présenter un aperçu—ou ce que vous voudrez—puis nous passerons aux questions?

M. Downey: Merci. Monsieur le président, membres du Comité. Au nom de l'Association du camionnage du Manitoba, je désire vous remercier de l'occasion qui nous est donnée de vous présenter aujourd'hui quelques observations sur le projet de loi C-19.

Comme beaucoup d'entre vous, sinon la totalité, le savent, mon prédécesseur, Roland Painchaud, vous avait présenté un exposé lors de vos visites au pays à l'automne 1985. Les remarques que je ferai aujourd'hui ont pour but de renforcer le message que M. Painchaud vous avait donné à ce moment-là. Du même coup, monsieur le président, je n'ai pas l'intention d'être trop répétitif, bien qu'il ne fasse aucun doute que bon nombre des commentaires que nous ferons aujourd'hui se répéteront dans les témoignages que vous entendrez aujourd'hui et probablement à l'avenir de la part de la province du Manitoba, si ce n'est déjà fait, de l'Association canadienne

[Text]

They will be at least on the same note, if not in exactly the same phraseology.

Firstly, we want to again emphasize why this issue is of such importance and has such an impact on the province. The comment has already been made about the headquarters of the trucking companies here in Manitoba, and the trucking industry accounts for a greater percentage of the growth of the provincial gross domestic product than any other province except New Brunswick, for the member from Moncton.

We mentioned in our earlier presentation the high level of economic activity attributed to trucking, and this was highlighted in a task force review of the Motor Carrier Regulation in Manitoba in 1983. A study that we commissioned in 1986 of the economic importance of the for-hire truck transportation industry in Manitoba confirmed and accentuated the positive issues of the earlier findings. We arranged for this study because we were not satisfied that government at all levels had an appreciation of the contributions made to this region by trucking. If this committee would like a copy and does not have one, we would be happy to provide one at a later date.

The Canadian Trucking Association will tell you that they support bypassing one step in the re-regulation process—the reverse onus test—and going straight to fitness and safety. We have had some difficulty with this, Mr. Chairman, because we still want to believe in the system, but when we cannot influence an amendment to the proposed legislation which would allow for consideration of the effects of reverse onus before it is cancelled completely, then we have to agree that it is a useless step to take.

We feel that the “public convenience and need” consideration should remain in place until the fitness and safety code is ready to go. We think it as well to remember that by conceding the government would give away very little, as some 96% of operating authority applications are now approved. But at least there would be in place a residue of regulation that could be utilized, for good reason.

• 0925

Our recommendation therefore is that the current system of economic regulation remain in place until a fitness and safety code has been designed and until effective enforcement is in place. At this time we will accept abandonment of economic regulation for extra-provincial freight movement.

International transborder trucking operations have been mentioned today. We are not at all sure that the consequences of free trade and trucking services are

[Translation]

du camionnage, ainsi que d'autres associations. Mes observations auront au moins le même ton, sinon exactement le même libellé.

En premier lieu, permettez-nous de souligner encore une fois pourquoi cette question prend autant d'importance à nos yeux et pourquoi elle a une telle répercussion dans la province. On a déjà parlé du siège social des entreprises de camionnage ici, au Manitoba, et cette industrie intervient pour un pourcentage plus important de la croissance du produit intérieur brut de la province que dans toute autre province, sauf le Nouveau-Brunswick, d'après le député de Moncton.

Dans notre exposé antérieur, nous avons indiqué le haut niveau d'activité économique généré par le camionnage, ce qu'avait également fait ressortir en 1983 un groupe de travail sur la réglementation des transporteurs routiers. Une étude que nous avons commandée en 1986 sur l'importance économique du camionnage pour le compte d'autrui au Manitoba a confirmé et renforcé les questions positives des premières conclusions. Nous avons commandé cette étude parce que nous n'étions pas convaincus que l'administration publique à tous les échelons connaissait réellement la contribution du camionnage à cette région. Si votre Comité aimait avoir un exemplaire de cette étude, nous serons heureux de lui en fournir un à une date ultérieure.

L'Association canadienne du camionnage vous dira qu'elle favorise l'élimination d'une étape du processus de déréglementation—le test de la contre-preuve—pour passer directement aux questions d'adaptation et de sécurité. Cela nous a posé certaines difficultés, monsieur le président, car nous voulons toujours croire au système, mais lorsque nous ne pouvons faire introduire une modification au projet de loi qui permettrait d'examiner les répercussions de la contre-preuve avant son annulation complète, nous devons alors convenir qu'il s'agit d'une étape inutile.

Nous croyons que la question «de la nécessité et de l'utilité publique» doit demeurer jusqu'à ce qu'on ait adopté le code de sécurité et d'aptitude. Nous croyons aussi qu'il est bon de rappeler qu'une concession n'amènera pas le gouvernement à donner beaucoup, puisque 96 p. 100 des demandes de permis d'exploitation sont déjà approuvées. Mais au moins, il resterait un résidu de réglementation qui pourrait être utilisé pour de bons motifs.

Nous recommandons donc que le système actuel de réglementation économique demeure en vigueur tant qu'un code de conformité et de sécurité n'aura pas été conçu et tant que des mécanismes efficaces d'application n'auront pas été mis en oeuvre. À ce moment, nous acceptons l'abandon de la réglementation économique du transport extra-provincial des marchandises.

On a parlé aujourd'hui du camionnage international transfrontière. Nous ne sommes pas du tout certains que l'on se rend bien compte des conséquences du

[Texte]

appreciated. In this regard, our objective is not how to restrict movement, but rather how to accommodate universal interests of unbalanced economic and geographical conditions.

The Americans do have an advantage in lower costs of operation for fuel, equipment and labour, to name some of the areas. If the roles were reversed, we would expect to hear cries of unfair competition from our southern neighbours. But when the cards are stacked against Canadians, it seems to be fair game.

They have an economy of a size that if unchecked would allow fairly fast domination of the Canadian market. We are sure you have heard how vulnerable the few large Canadian centres are to U.S. exploitation because of the proximity to the border. We in Manitoba feel extremely vulnerable and threatened in this regard. To our knowledge, today we have representation from the three largest U.S. giants through agents here in the province of Manitoba. They have recognized the value of the market and have infiltrated it, even before they have applied for and have been granted an operating authority.

The question is how to arrive at a balance or understanding that is acceptable to both sides. We should not be unduly swayed by the attention given to the level of Canadians operating in U.S. markets because there is absolutely no opportunity for them to dominate the market. You must also expect that the Americans will make the most of the situation as they strive to exert their will on us. We want you to remember that they chose their form of deregulation, and we, as Canadians, have every right and opportunity to choose ours. If the two are not totally compatible, so be it.

We do appreciate that we still have to live and trade with our neighbours, and we hope we never take an attitude that is as inflexible as we have seen in the past from the other side. The presentation of Mr. Norquay, the chairman of the Manitoba Motor Transport Board, to the United States International Trade Commission last November clearly delineated the issues. We recommend this paper to you for your careful perusal.

Mr. Norquay has offered certain recommendations, including entering into a bilateral agreement. In my opinion, too many people are hung up on term "bilateral agreement", immediately relating it to the agreement with respect of air passenger traffic, which allows for granting one concession here in exchange for another there.

Rather, what is proposed is some kind of ability to balance, so that the major portion of domestic motor transport services within each nation would be under that nation's control and some ability would be included to inhibit predatory pricing practices. We support the

[Traduction]

libre-échange et des services de camionnage. À cet égard, notre objectif n'est pas de trouver un moyen de restreindre le mouvement, mais bien de s'adapter aux intérêts universels de conditions économiques et géographiques déséquilibrées.

Les Américains ont effectivement un avantage en ce que leurs coûts d'exploitation pour le carburant, le matériel et la main-d'oeuvre sont inférieurs, pour mentionner quelques-uns des domaines en cause. Si les rôles étaient inversés, nous nous attendrions à ce que nos voisins du Sud se plaignent de concurrence injuste. Mais quand c'est contre les Canadiens que les dés sont pipés, cela semble tout simplement la règle du jeu.

La taille de l'économie américaine est telle que s'il n'y avait pas d'entraves, elle dominerait assez rapidement le marché canadien. Nous sommes certains que vous avez entendu parler de la vulnérabilité des quelques grands centres canadiens à l'exploitation américaine en raison de la proximité de la frontière. Au Manitoba, nous nous sentons extrêmement vulnérables et menacés à cet égard. À notre connaissance, les trois principaux géants américains sont aujourd'hui représentés ici dans la province du Manitoba par des agents. Ils se sont rendu compte de la valeur du marché et s'y sont infiltrés, même avant d'avoir demandé et obtenu un permis d'exploitation.

Il s'agit de savoir comment en arriver à un équilibre ou à une entente acceptable pour les deux côtés. Il ne faut pas accorder trop d'importance à l'attention que reçoivent les Canadiens actifs dans les marchés américains, parce qu'il n'y a absolument aucune possibilité pour eux de dominer le marché. Il faut également s'attendre à ce que les Américains tirent tout le parti possible de la situation en vue de nous imposer leur volonté. N'oubliez pas qu'ils ont choisi leur propre forme de déréglementation et que nous, les Canadiens, sommes tout à fait en droit et en mesure de choisir la nôtre. Si les deux ne sont pas totalement compatibles, tant pis.

Nous nous rendons bien compte qu'il nous faut toujours vivre avec nos voisins et faire commerce avec eux, et nous espérons que nous n'adopterons jamais une attitude aussi inflexible que celle que nous avons déjà vue de l'autre côté. L'exposé de M. Norquay, président du *Manitoba Motor Transport Board*, devant la Commission du commerce international des États-Unis en novembre dernier a bien précisé les questions. Nous vous recommandons d'étudier soigneusement ce document.

M. Norquay a présenté certaines recommandations, notamment la signature d'un accord bilatéral. À mon avis, on accroche trop sur le terme «accord bilatéral», car on fait immédiatement le rapport avec l'entente portant sur le transport aérien des voyageurs, qui permet d'accorder une concession sur un point en échange d'une concession sur un autre point.

Il s'agit plutôt ici d'une façon quelconque d'en arriver à un équilibre, de sorte que la majeure partie des services intérieurs de transport par véhicule à moteur dans chaque pays relève de ce pays et qu'il soit possible d'empêcher des pratiques abusives d'établissement des prix. Nous sommes

[Text]

inclusion of a dispute-resolving mechanism, the details of which we do not entirely agree with. However, this would be a matter for further negotiation.

All we want, Mr. Chairman, is a safety net that allows for intervention in the event that the balance, as we see it, requires some adjustment. We are looking for a made-in-Canada approach that serves our sovereignty and does not subordinate it to other interests.

You should be aware that regulatory reform is well under way outside of Bill C-19. For example, some provincial motor transport boards, including Manitoba's, have widened the list of designated commodities. This allows for easy operating authority approval and has had a devastating effect on the viability of some carriers. I can assure you from personal experience this is not conjecture. It is a very serious situation and unless the consequences of reform are considered very carefully, there will be serious repercussions.

• 0930

It is not a matter of creating competition. Competition is fierce now. Those who are well-constituted financially will survive. As dominant figures emerge, rates will increase and most likely will be in excess of what it might have been if we had not entered into regulatory debate. This is why we need a fitness and a safety code before economic regulation is abandoned, to ensure those entering the market are financially able to do so in a safe manner and are not merely a disruptive influence.

We have no quarrel with competition. Carriers form into associations to achieve certain benefits, but out of the room no one's freight is sacred, and competition and profit are the keys to survival.

Our intervention at this time is in the interests of endeavouring to influence legislation that will be beneficial to Canada and to Canadians. There is some self-interest, yes, but unless there are survivors we cannot serve, and unless Canada continues to be served by a responsible truck transportation industry at reasonable rates, this discussion will be academic.

Mr. Chairman, we thank you for your time. I will be pleased with Mr. Harris's assistance to respond to any questions you may have. Thank you.

The Chairman: Mr. Downey, I want to thank you for your brief from a very important segment of the Manitoba economy. I know a lot of members have already indicated they have questions. I will start with Mr. Duguay.

Mr. Duguay: If I may start from the back end, let me tell you as a legislator and a Manitoba MP that there is not

[Translation]

en faveur d'un mécanisme de solution des conflits, même si nous ne sommes pas entièrement d'accord sur les détails. Toutefois, cette question devrait faire l'objet de nouvelles négociations.

Tout ce que nous voulons, monsieur le président, c'est un filet de sécurité qui permette une intervention pour le cas où l'équilibre devrait être rectifié. Nous voulons une démarche de fabrication canadienne qui soit au service de notre souveraineté, sans la subordonner à d'autres intérêts.

Vous devriez savoir que la réforme réglementaire est bien en route en dehors du projet de loi C-19. Par exemple, certaines commissions provinciales du transport par véhicule à moteur, notamment celle du Manitoba, ont élargi la liste des marchandises désignées. Ceci facilite l'approbation des permis d'exploitation et a eu un effet destructeur sur la viabilité de certains transporteurs. Je peux vous assurer d'après mon expérience personnelle qu'il ne s'agit pas là d'une simple conjecture. C'est une situation très grave, et à moins qu'on étudie très soigneusement les conséquences de la réforme, il y aura de graves répercussions.

Il ne s'agit pas de créer de la concurrence. En effet, la concurrence est déjà féroce. Ceux qui sont financièrement solides survivront. À mesure qu'émergeront des figures dominantes, les prix augmenteront et dépasseront vraisemblablement ce qu'ils auraient pu être si nous n'avions pas entrepris un débat sur la réglementation. C'est pourquoi il nous faut un code de conformité et de sécurité avant que la réglementation économique soit abandonnée, pour assurer que ceux qui entrent sur le marché sont financièrement en mesure de le faire de façon sécuritaire et ne sont pas uniquement une influence perturbatrice.

Nous ne nous opposons pas à la concurrence. Les transporteurs constituent des associations pour réaliser certains avantages, mais une fois sortis de la salle de réunion, il n'y a plus rien de sacré, la concurrence et les bénéfices sont les clés de la survie.

Notre intervention a pour but d'en arriver à une mesure législative qui soit à l'avantage du Canada et des Canadiens. Il y a certes un élément d'intérêt personnel, mais à moins qu'il y ait des survivants, nous ne pouvons servir, et à moins que le Canada ne continue d'être desservi par une industrie responsable du camionnage à des prix raisonnables, cette discussion sera sans objet.

Monsieur le président, nous vous remercions pour votre temps. Je répondrai volontiers aux questions avec l'aide de M. Harris. Merci.

Le président: Monsieur Downey, je désire vous remercier pour votre mémoire, qui provient d'un segment très important de l'économie du Manitoba. Je sais que beaucoup des membres du Comité ont déjà demandé la parole. Je commence par M. Duguay.

M. Duguay: Si je peux commencer par la fin, laissez-moi vous dire, à titre de législateur et de député du

[Texte]

anyone sitting at this table on either side who wants to put forth legislation that will not be beneficial to Canada and Canadians. Who does not want to do that? There are sometimes disagreements among us, but no one on either side of this table is trying to do anything different from that.

I just wanted to raise a couple of questions. I noticed in your oral presentation, you skip a large paragraph on page 2. I wondered if you were asking us to delete it from the text.

The Chairman: Give us some concrete examples.

Mr. Duguay: Tell us what it means, because it says you are not very happy with our civil servants. When I hear this my interest is always in which ones and what you are not happy about.

Mr. Downey: I did not skip it for that purpose. I did not expect to have to read the entire presentation.

Mr. Duguay: I will ask the question differently. If it is part of your text, which ones and what is it they are doing? I am interested in that.

Mr. Downey: I cannot put names on the individuals if that is what you are asking for. I am not in a position to do so. I am talking about the system and the fact that they have available information yet seem to be acting in direct opposition to the information provided to them and not utilizing the information in drafting the legislation.

Mr. Duguay: This is still a general statement that does not mean anything to me. I am very interested in knowing what information you have provided that no one has reacted to. When you provide information, I expect our people to look at it. They may disagree; that is another question. If you are saying some of our people have not looked at it, I would like to know. It is important.

Mr. Downey: One of the areas of consideration we do not feel has been given enough attention is what has happened to safety in the United States as a result of the deregulatory position. All of the information is available and documented. There was a very direct quotation made on the program *60 Minutes* on Sunday night. Many of you may or may not have seen it. An enforcement officer in the State of Tennessee said as a direct result of deregulation he felt the number of safety violations on equipment crossing their highways was a direct result of it.

• 0935

We have said all along that this is part and parcel of the decision-making process, that safety programs and enforcement of them have to be in place prior to opening the floodgates, so to speak. We would be happy to provide some detailed information for you.

Mr. Duguay: You would help us enormously as legislators if you would forward to us your concerns in

[Traduction]

Manitoba, qu'il n'y a personne d'un côté ou de l'autre de cette table qui désire présenter une mesure législative qui ne soit pas à l'avantage du Canada et des Canadiens. Tout le monde est d'accord sur ce point. Il y a parfois des désaccords entre nous, mais personne, ni d'un côté de la table ni de l'autre, n'essaie de faire autre chose.

Je voulais tout simplement poser quelques questions. J'ai constaté que dans votre exposé oral, vous sautez un grand paragraphe à la page 2. Je me demande si vous nous demandiez de le supprimer de notre texte.

Le président: Donnez-nous des exemples concrets.

M. Duguay: Dites-nous ce que cela signifie, car ce paragraphe mentionne que vous n'êtes pas très satisfaits de nos fonctionnaires. Quand j'entends dire cela, je veux toujours savoir lesquels et pourquoi.

M. Downey: Je n'ai pas sauté ce paragraphe pour cette raison. Je ne prévoyais pas devoir lire tout le mémoire.

M. Duguay: Je vais formuler la question autrement. Si cela fait partie de votre texte, de quels fonctionnaires s'agit-il, et qu'est-ce qu'ils font? Cela m'intéresse.

M. Downey: Je ne saurais mentionner des noms, si c'est cela que vous demandez. Je ne suis pas en mesure de le faire. Je parle du système et du fait que, bien qu'ils disposent de certaines informations, ils semblent agir en contradiction directe avec l'information qui leur est fournie et ne pas s'en servir pour rédiger les mesures législatives.

M. Duguay: C'est toujours là un énoncé général qui ne signifie rien pour moi. Je voudrais bien savoir quelle information vous avez fournie sans qu'on en tienne compte. Quand vous fournissez des renseignements, je m'attends à ce que nos gens les examinent. Il se peut qu'ils ne soient pas d'accord, c'est une autre affaire. Mais si vous dites que certains de nos gens n'ont pas examiné ces renseignements, j'aimerais le savoir. C'est important.

M. Downey: Un des domaines auxquels on ne s'est pas suffisamment arrêté, selon nous, est la question de savoir ce qui est advenu de la sécurité aux États-Unis par suite de la déréglementation. Les renseignements existent, et sous forme écrite. Samedi soir, on les a cités directement à l'émission *60 Minutes*. Peut-être avez-vous vu cette émission. Un agent d'application de la loi de l'État du Tennessee a déclaré que, selon lui, la déréglementation avait entraîné directement l'augmentation des manquements à la sécurité du matériel utilisant les routes.

Nous avons toujours dit que ceci fait partie du processus décisionnel, que les programmes en matière de sécurité et les mécanismes d'application doivent être mis en place avant que l'on ouvre, pour ainsi dire, les écluses. Nous serions très heureux de vous fournir des renseignements détaillés.

M. Duguay: Vous nous aideriez beaucoup dans notre travail de législateurs si vous nous faisiez parvenir vos

[Text]

that area, because all of us have said that safety is the first concern. Sometimes people say that—

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. For Mr. Duguay's information, the Canadian Trucking Association has provided a stack of stuff that high, which the architect of this legislation—

Mr. Duguay: Wait a second. That is not a point of order.

Mr. Benjamin: —chose to ignore.

The Chairman: That is not a point of order.

Mr. Benjamin: His name is Keith Thompson.

The Chairman: That is not a point of order.

Mr. Benjamin: The Canadian Trucking Association provided this information to the government a year ago.

The Chairman: Mr. Benjamin, if you want to put the questions, you can ask the questions. You know better than I, from your parliamentary experience, that this is not a point of order.

Mr. Benjamin: Where the hell has he been?

The Chairman: Let Mr. Duguay ask the questions and get on with the questioners. He is certainly entitled to ask—

Mr. Downey: Well, we would be happy to provide it.

The Chairman: Mr. Benjamin, you will help the Chair in getting through this very heavy schedule of witnesses on time if you do not sit there and mumble and grumble with little statements which are not directed to the Chair. If you have a point of order, direct it to the Chair and we will discuss it. But let us keep on track here.

Mr. Duguay: Notwithstanding what the Canadian Trucking Association has done, I am very interested in hearing what the Manitoba Trucking Association has on the question of safety, because if people send us documents this size, we sometimes do not hear it as quickly and as readily as from people with your experience.

The other aspect I wanted to raise with you is the business of the Americans having an advantage in lower costs of operation for fuel, equipment, and labour. Clearly if they are going to work in Canada they are going to have to live by our standards and they will not have all of these advantages. You cannot fly an airplane from Toronto to Paris with Canadian fuel and enough to fly you back. So when you do transborder stuff, there are some costs.

What I wanted to get a feeling for, more than this individual item, is why you think the Manitoba truckers who in my experience are amongst the best in the country, would be at the mercy of competition. I have a feeling—and I want you to comment on it—that they are so darned good they are going take over other markets.

[Translation]

préoccupations dans ce domaine, car nous avons tous déclaré que la sécurité est la première préoccupation. Parfois, on dit que. . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Pour la gouverne de M. Duguay, l'Association canadienne du camionnage a fourni une énorme pile de documentation, dont l'architecte de ce projet de loi. . .

M. Duguay: Un instant. Ceci n'est pas un rappel au Règlement.

M. Benjamin: . . . a choisi de ne pas tenir compte.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Il s'appelle Keith Thompson.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Benjamin: L'Association canadienne du camionnage a fourni ces renseignements au gouvernement il y a un an.

Le président: Monsieur Benjamin, si vous voulez poser des questions, vous pouvez le faire. Vous savez mieux que moi, d'après votre expérience parlementaire, que ceci n'est pas un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Où diable était-il?

Le président: Laissez M. Duguay poser les questions, pour que nous puissions passer aux autres. Il a certainement le droit de demander. . .

M. Downey: Eh bien, nous serions heureux de fournir ces renseignements.

Le président: Monsieur Benjamin, vous aiderez le président à respecter un horaire très chargé si vous vous absteniez de grommeler de petites déclarations qui ne sont pas adressées à la présidence. Si vous avez un rappel au Règlement, adressez-le à la présidence, et nous en discuterons. Mais restons sur la bonne voie.

M. Duguay: Nonobstant ce qu'a fait l'Association canadienne du camionnage, je suis très intéressé à entendre ce que l'Association du camionnage du Manitoba a à dire sur la question de la sécurité; en effet, il est parfois beaucoup plus rapide et beaucoup plus facile d'entendre des gens qui ont votre expérience que de compulsuer des documents de cette taille.

L'autre aspect que je voulais discuter avec vous est la question de l'avantage dont jouissent les Américains, c'est-à-dire des frais d'exploitation inférieurs pour le carburant, le matériel et la main-d'oeuvre. S'ils vont travailler au Canada, ils devront vivre selon nos normes et n'auront pas tous ces avantages. On ne peut emporter suffisamment de carburant canadien pour faire l'aller et retour en avion de Toronto à Paris. Les opérations transfrontalières entraînent des coûts.

Ce qui m'intéresse, ce n'est pas tant ce point particulier que la raison pour laquelle vous pensez que les camionneurs du Manitoba, qui sont, d'après mon expérience, parmi les meilleurs au pays, seraient à la merci de la concurrence. J'ai l'impression—et je voudrais entendre vos commentaires là-dessus—qu'ils sont

[Texte]

Why is it you think they are the mercy of these other people?

Mr. Downey: First of all, on the cost situation, Mr. Duguay, you are not travelling from Winnipeg to Paris in a truck. The truck is operating within... I believe you have information on this, that 90% of our major centres are located within 80 miles of the U.S. border. That in fact enables all of those trucking companies or trucking operations to use the fuel I referred to—it is transborder operations I am talking about—in part to and from points where there are no fuel taxes and so on. That is one area.

Equipment on all transborder operations, without duty paid, can operate cross border with no additional costs and so on, but that is one of the things. Another thing is in the area of tax reform. They have been permitted to write off values of operating authorities against taxes, which has improved their balance sheets. In some cases where they have lost something, they have gained it from a tax point of view.

The other area of competition, in part—again dealing with that 80-mile or 100-mile distance—and I will give you an instance of what I am talking about from a Manitoba point of view. As a competitor, if I could operate in the same marketplace as the U.S. truckers can, then I would have no problem competing with them in that area. However, if you bring a truckload lot of product out of the southern U.S. into Winnipeg, you might not have a full truckload lot from Winnipeg back to the U.S. However, you can take let us say a quarter of a truckload from Winnipeg, drop down to Grand Forks, put on another quarter of a truckload, drive down to Fargo, North Dakota, fill the truck and go on to Minneapolis, drop off the Canadian portion, pick up another portion and go on to Chicago.

• 0940

We Canadian truckers would not be able to compete with them in that area. Why would you not permit the U.S. truckers to come into Winnipeg and pick up part of a truckload, go to Regina, reload and then go to Vancouver? We would be prepared to do that. I would suspect it is not very directly. If we could drop to Minneapolis, reload in Chicago, go into Detroit, reload and go into Toronto, those kinds of areas, it is not from immigration. Other duty paid on equipment and so on is not permitted. We do not expect it ever will be.

It is the area where the U.S. trucker has an advantage over the Canadian. To use the old cliché, if most of our presentation is on a level playing field, we would be prepared to do that, but we will not be.

Mr. Duguay: I thank you. That is important. The level playing field is important to us too.

[Traduction]

tellement bons qu'ils vont s'emparer des autres marchés. Pourquoi pensez-vous qu'ils sont à la merci de ces autres gens?

M. Downey: Tout d'abord, sur la question du coût, monsieur Duguay, il ne s'agit pas d'aller de Winnipeg à Paris en camion. Le camion fonctionne à l'intérieur d'une zone—je crois que vous avez des renseignements là-dessus, que 90 p. 100 de nos grands centres sont situés à moins de 80 milles de la frontière américaine. C'est cela qui permet à toutes ces entreprises de camionnage d'utiliser le carburant dont j'ai parlé—il s'agit d'opérations transfrontalières—en partie à destination et en provenance d'endroits où il n'y a pas de taxe sur le carburant, et ainsi de suite. C'est là un domaine.

Pour toutes les opérations transfrontalières, le matériel, sans paiement de droits de douane, peut traverser la frontière sans coûts supplémentaires, et ainsi de suite, mais c'est là seulement un des éléments. Un autre est la réforme fiscale. On leur a permis d'utiliser la valeur des permis d'exploitation comme déductions fiscales, ce qui a amélioré leur bilan. Dans certains cas, là où ils ont perdu quelque chose, ils l'ont récupéré sur le plan fiscal.

L'autre domaine de concurrence, en partie—il s'agit encore une fois de cette distance de 80 ou 100 milles—et je vais vous donner un exemple de ce dont je parle du point de vue du Manitoba. A titre de concurrent, si je pouvais fonctionner dans le même marché que les camionneurs américains, alors, je n'aurais aucun problème à leur faire concurrence dans ce domaine. Toutefois, si vous amenez un chargement d'un produit du sud des États-Unis à Winnipeg, votre camion ne sera peut-être pas plein au retour. Toutefois, vous pouvez charger, par exemple, le quart du camion à Winnipeg, vous rendre à *Grand Forks*, charger un autre quart, vous rendre à Fargo (Dakota du Nord), remplir le camion et vous rendre à Minneapolis, décharger la portion canadienne, en reprendre une autre, et continuer sur Chicago.

Les camionneurs canadiens ne pourraient pas leur faire concurrence dans cette région. Pourquoi ne pas permettre aux camionneurs américains de venir à Winnipeg charger partiellement leurs camions, puis de se rendre à Regina pour recharger et, de là, à Vancouver? Nous serions prêts à faire cela. Je soupçonne que ce n'est pas très direct. Si nous pouvions aller à Minneapolis, recharger à Chicago, aller à Detroit, recharger, puis aller à Toronto, dans ces régions, il ne s'agit pas d'immigration. Les autres droits versés pour l'équipement, et ainsi de suite, ne sont pas permis. Nous ne nous attendons pas à ce qu'ils le soient jamais.

C'est là que le camionneur américain a un avantage sur le Canadien. Si les chances étaient égales, nous serions prêts à le faire, mais tel n'est pas le cas.

M. Duguay: Je vous remercie. C'est important. L'égalité des chances est importante pour nous aussi.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Duguay. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, good morning and welcome. I think it is important for members to understand the nature of competition between Canada and the U.S. in trucking. To continue along that line, correct me if I am wrong, but for every three loads going down to the United States, you only get one back. Is that correct? What is the accurate ratio?

Mr. Downey: I would not want to make a comment, because it varies substantially from region to region. Mr. Angus, I do not know if the information is even available from records we could develop. I cannot answer the question.

Mr. Angus: You have indicated in your brief your concern over the reverse onus. You make reference to the National Safety Code being in place. During our hearings, it has been suggested not only that the safety code should be in place, but also that it should be functioning for at least two years before we move to fit, willing, and able. Would you agree with that?

Mr. Downey: I would not have any argument with that. I am not sure two years is the magic number. I do not think reverse onus should be automatically sunsetted until it is working. If that takes two years, if it takes three years, I definitely feel it should be in force. It should be in position and working well before reverse onus is sunsetted.

Mr. Angus: In terms of the three American companies, you mention agents. Can you elaborate? Are these dummy companies they have set up or are they operating agreements?

Mr. Downey: I am not sure about all three of them being in this fashion, but I presume the others are similar or architected on something similar. They have an individual or several individuals to solicit freight on behalf of the company. It is then accumulated, transported to the border by someone else, put in one of their trailers and moved in that fashion into the United States. From that position, it is forwarded on that carrier's particular company. I think that is the basic format under which they are operating. At this point, it is moved by an authorized Canadian carrier for the first movement.

Mr. Angus: The ownership question has come up. You probably heard me ask the Minister of Highways for Manitoba this question. Should there be a very specific restriction on the ownership of of Manitoba trucking by non-Canadians? We have had the range of suggestions, anywhere from 4%—like the PWA law in Alberta for that airline—that no more than 4% can be owned by one entity. Is there a need for this kind of protection to be built into the bill?

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Duguay. Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, bonjour et bienvenue. Je crois qu'il est important que les membres du Comité comprennent la nature de la concurrence entre le Canada et les États-Unis pour le camionnage. Pour continuer dans cette voie, reprenez-moi si je me trompe, mais pour trois chargements qui vont aux États-Unis, un seul vient dans l'autre sens. Est-ce juste? Est-ce là le bon rapport?

M. Downey: Je ne voudrais pas faire de commentaires, car cela varie considérablement d'une région à l'autre. Monsieur Angus, je ne sais même pas si nos dossiers pourraient nous donner ce renseignement. Je ne peux répondre à la question.

M. Angus: Vous mentionnez dans votre mémoire votre préoccupation quant à l'inversion du fardeau de la preuve. Vous mentionnez l'entrée en vigueur du code national de sécurité. Au cours de nos audiences, on a suggéré non seulement que le code de sécurité devrait être en vigueur, mais également qu'il devrait fonctionner au moins deux ans avant que l'on ne passe aux critères d'aptitude, d'intention et de capacité. Seriez-vous d'accord avec cela?

M. Downey: Je n'aurais aucun argument à opposer à cela. Je ne suis pas certain que deux ans soit le chiffre magique. Je ne crois pas que l'inversion du fardeau de la preuve devrait automatiquement expirer tant qu'il ne fonctionnera pas. S'il faut deux ans, s'il faut trois ans, je suis nettement d'avis qu'il devrait être en vigueur. Il devrait être en place et fonctionner correctement avant l'expiration de l'inversion du fardeau de la preuve.

M. Angus: Pour ce qui est des trois sociétés américaines, vous parlez d'agents. Pouvez-vous développer ce point? S'agit-il de sociétés bidons ou d'accords d'exploitation?

M. Downey: Je ne suis pas certain que les trois fonctionnent de cette manière, mais je suppose que les autres sont semblables ou ont une architecture semblable. Une ou plusieurs personnes sollicitent des marchandises à transporter au nom de la compagnie. Ces marchandises sont alors accumulées, transportées jusqu'à la frontière par quelqu'un d'autre, placées dans une de leurs remorques et transportées ainsi aux États-Unis. De là, les marchandises sont transportées par l'entreprise de ce transporteur. Je crois que c'est là le fonctionnement de base. À l'heure actuelle, le premier transport se fait par un transporteur canadien autorisé.

M. Angus: La question de propriété a été soulevée. Vous m'avez probablement entendu poser cette question au ministre de la Voirie du Manitoba. Devrait-il y avoir une restriction très précise quant à la propriété d'entreprises manitobaines de camionnage par des non-Canadiens? Les gammes de suggestions, depuis 4 p. 100. . . Ainsi, la loi albertaine sur la PWA prévoit qu'aucune entité ne peut détenir plus de 4 p. 100 de cette ligne aérienne. Faut-il inclure une protection de ce genre dans le projet de loi?

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Mr. Downey: That is rather a difficult question for me again to put a number or a percentage on it. You also made the comment that it was very easily circumvented in the format that it is in right now. I guess I would like to see some "number", and I cannot tell you what at this stage. I guess if I were an individual wanting to sell my trucking company and the only buyer was an American, then I would like to see no percentage requirement. However, as a Canadian wanting to see some semblance of Canadian control or Canadian sovereignty in the industry, yes, I would like to see some level or some threshold of Canadian control and ownership. To put a number on that for me would be very difficult, and I do not think we have a position at this point as to what it should be, Mr. Angus.

Mr. Angus: It sounds as though you want protection from yourself.

Mr. Downey: In part, maybe.

Mr. Angus: In terms of the long-term concern that we all have about the economic stability of the trucking industry in a deregulated environment, there is always the suggestion of corner-cutting—not so much by the major carriers, but by the new entrants in a cut-throat competition where parts are stretched to the limit. Tires are left on a truck longer and longer.

In aviation there is a procedure where people have to have certificates, and there are certain requirements under law for holders of those certificates in terms of the airworthiness of the equipment they are working on or equipment they are operating. In health and safety, in some jurisdictions there is a provision whereby if a worker believes the workplace or the thing being worked with is dangerous to one's health, the worker has the right to refuse to work in that environment.

It has been suggested that in air and in trucking and rail there be legislative protection for an employee who refuses to certify a truck, for example, as being safe to go on the road, that they could be protected from, shall we say, owner stress—that is, pressure put on them by the owner of the company or the management of the company to allow a questionable vehicle out onto the road. Do you think, given the environment we are probably moving into, that this would be a positive step for us to take?

Mr. Downey: There should be some control over such a situation. Right now, as you mentioned, there is that control through the workplace health and safety situation where an individual does not have to work in an unsafe environment; that, in my opinion, would apply to a truck.

Mr. Angus: It would apply to the operator of the truck.

Mr. Downey: Right.

Mr. Angus: It would not apply to the mechanic—

M. Downey: Il m'est encore ici assez difficile d'avancer un chiffre ou un pourcentage. Vous avez également fait remarquer que cette loi est très facile à circonvénir sous sa forme actuelle. Je suppose que j'aimerais qu'il y ait un «chiffre» quelconque, mais je ne peux le préciser à ce stade. Je suppose que si je voulais vendre mon entreprise de camionnage et que le seul acheteur était américain, alors, j'aimerais qu'aucun pourcentage ne soit exigé. Toutefois, à titre de Canadien qui désire au moins un semblant de contrôle canadien ou de souveraineté canadienne dans l'industrie, oui, j'aimerais qu'il y ait un niveau ou un seuil de contrôle et de propriété canadienne. Il me serait toutefois très difficile d'avancer un chiffre, et je ne crois pas que nous ayons pour l'instant formulé une position à cet égard, monsieur Angus.

M. Angus: On dirait que vous voulez être protégés contre vous-mêmes.

M. Downey: En partie, peut-être.

M. Angus: Étant donné la préoccupation que nous partageons tous quant à la stabilité économique du camionnage dans un environnement déréglementé, on craint toujours les raccourcis—pas tellement de la part des grands transporteurs, mais de la part des nouveaux arrivants dans cette concurrence féroce où l'on est toujours sur la corde raide. Les pneus restent de plus en plus longtemps sur le camion.

Dans le domaine de l'aviation, il existe une procédure par laquelle il faut des certificats, et la loi impose certaines exigences aux détenteurs de ces certificats pour ce qui est de la navigabilité de l'équipement sur lequel ils travaillent ou qu'ils exploitent. Dans le domaine de la santé et de la sécurité, il y a en certains endroits une disposition permettant au travailleur de refuser de travailler s'il croit que le lieu de travail, ou la chose sur laquelle il travaille, est dangereux pour sa santé.

On a suggéré que dans le domaine des transports aériens, du camionnage et des chemins de fer, la loi protège l'employé qui refuse de certifier qu'un camion, par exemple, peut prendre la route en sécurité, que cet employé soit protégé, disons, contre les pressions du propriétaire ou de la direction de l'entreprise qui voudrait permettre à un véhicule douteux de prendre la route. Croyez-vous, étant donné l'environnement vers lequel nous nous dirigeons probablement, que ceci serait une mesure positive à prendre?

M. Downey: Il devrait y avoir un certain contrôle par rapport à une telle situation. À l'heure actuelle, comme vous l'avez dit, le contrôle s'exerce par le biais de la santé et de la sécurité au travail, c'est-à-dire que personne n'est obligé de travailler dans un environnement dangereux; à mon avis, cela s'appliquerait à un camion.

M. Angus: Cela s'appliquerait au conducteur du camion.

M. Downey: Exactement.

M. Angus: Cela ne s'appliquerait pas au mécanicien. . .

[Text]

Mr. Downey: Who under duress certified the vehicle; yes, I think there should be.

Mr. Angus: Good.

Mr. Downey: Yes, I think there should be some onus that as an owner I should not be able to force my mechanic to certify the truck as being safe on the road when it is in fact not safe. Absolutely, because if you do not do that, then you are not providing the required safety net which is needed there.

Mr. Angus: Under the Aeronautics Act, which members of this committee. . . This is my last one, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it the aeronautics of trucking?

Mr. Angus: No, I am staying on trucking, but using the Aeronautics Act as an example. There is a provision under that act which this committee itself had dealt with about two years ago, requiring mandatory reporting of a change in the medical situation of the pilot, so that a pilot cannot hide an illness he may have developed or what have you. Should there be something similar for trucking? I know that in Ontario there are provisions within the licensing situation. Somebody who has a heart attack is supposed to report it. Somebody who becomes diabetic is supposed to report it. Licences are changed or removed based on this information. I am not sure about the Manitoba situation. I am wondering whether there should be some kind of mandatory mechanism regarding a change in the health of the operator of what is on one the hand a very expensive vehicle and on the other hand a very lethal vehicle for both the operator and for somebody else who happens to be on the highway.

• 0950

Mr. Downey: In Manitoba you do require a medical every five years to obtain a class 1 operator's licence; this is a control. To put in another reporting requirement would merely be another piece of paper that needs to be filed; it could possibly somehow or another be circumvented. I am not sure that anything more than what we have right now would. . . In my opinion, what is more important would be a mechanism whereby a driver suspended in one jurisdiction would not be able to obtain a licence in another jurisdiction. It is coming to this, but it is still not there yet. To me, this would be more critical than the medical question.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I have only one question; maybe you have answered it, but I would ask you to run it by me again. It concerns the difference between your stand and that of the Manitoba government on the reverse-onus test.

[Translation]

M. Downey: Qui aurait certifié le véhicule sous pression; oui, je crois que cela devrait s'appliquer.

M. Angus: Bien.

M. Downey: Oui, je crois qu'à titre de propriétaire, je ne devrais pas pouvoir forcer mon mécanicien à certifier que le camion est sécuritaire quand il ne l'est pas. Absolument, car si on ne fait pas cela, on n'assure pas le filet de sécurité qui est nécessaire.

M. Angus: En vertu de la Loi sur l'aéronautique, que les membres du Comité. . . C'est ma dernière question, monsieur le président.

Le président: S'agit-il de l'aéronautique du camionnage?

M. Angus: Non, je m'en tiens au camionnage, mais je me sers de la Loi sur l'aéronautique comme exemple. Cette loi comporte une disposition, dont ce Comité s'est occupé il y a environ deux ans, exigeant la déclaration obligatoire de tout changement survenu dans l'état de santé du pilote, de sorte que le pilote ne pourrait cacher une maladie qu'il aurait contractée, ou quoi que ce soit. Devrait-il y avoir une disposition semblable pour le camionnage? Je sais qu'en Ontario, il y a des dispositions relatives aux licences. Quiconque subit une crise cardiaque est censé la déclarer. Quiconque devient diabétique doit le déclarer. Les licences sont modifiées ou annulées selon ces renseignements. Je ne suis pas certain de la situation qui prévaut au Manitoba. Je me demande s'il ne devrait pas y avoir un mécanisme obligatoire quelconque concernant l'évolution de la santé du conducteur de ce qui est, d'une part, un véhicule très coûteux et, d'autre part, un véhicule extrêmement dangereux tant pour le conducteur que pour toute autre personne qui se trouve sur la route.

M. Downey: Au Manitoba, il faut un examen médical tous les cinq ans pour obtenir un permis d'opérateur de classe 1; c'est un contrôle. Si l'on obligeait à une autre déclaration, cela serait tout simplement un autre bout de papier à déposer; il y aurait vraisemblablement un moyen quelconque de contourner cette exigence. Je ne suis pas certain que quelque chose de plus que ce que nous avons maintenant pourrait. . . A mon avis, il serait beaucoup plus important de disposer d'un mécanisme par lequel un conducteur suspendu quelque part ne pourrait obtenir un permis ailleurs. Nous en venons à cela, mais nous n'y sommes pas encore. Pour moi, cela serait plus essentiel que la question de l'examen médical.

M. Angus: Merci, messieurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je n'ai qu'une seule question; vous y avez peut-être déjà répondu, mais je vous demanderais de répéter. Il s'agit de la différence entre votre position et celle du gouvernement manitobain sur le critère

[Texte]

There is a difference. You seem to agree but then you recommend something else on page 3.

Mr. Downey: Yes, Mr. Robichaud. They are saying to go with the reverse-onus test but not to sunset it. Our position is to leave what is in place right now until a safety code is in place. Going to the reverse-onus test, even for a very short period of time, is superfluous. It does not do anything, so do not make any change. Because of the high number of grants under the current system, we do not feel that going into reverse onus would serve any useful purpose at this point. So we are just saying to skip this one.

I believe the Manitoba government based its decision on an MOU that said they would go to it, and it probably cannot back out of it. But we can; we can say something different about it. Our position is that it is not going to serve any purpose to go to it. Make sure the safety code and so on is in place and enforceable and leave what is there right now.

• 0955

Mr. Robichaud: Okay. Until the safety code—

Mr. Downey: Until the safety code is in position and enforceable, and enforced.

Mr. Robichaud: —is in position and enforceable. This would also be very important. Thank you. *Merci, monsieur le président.*

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: How many of your members—I asked the Minister this and he was not sure—operate in the U.S., and what proportion of their revenues are derived from their U.S. operations?

Mr. Downey: I believe the question you asked the Minister was how many of the nine operate within the U.S. How many of our members do? My response would be that we have a number of small rural carriers who are members but have no occasion to go into the United States. However, of the Canadian-based operation, I would suspect probably 50% or more would operate in some fashion in the United States. This is strictly an estimate. It has no basis in fact for what might be the case, Mr. Clifford.

Mr. Clifford: All right. Would you know how much of their revenues are derived from the U.S. operations?

Mr. Downey: To my knowledge that information is not collected, but I believe there was some information in our economic study.

Incoming international shipments approximate \$22 million. This is on the economic importance of our industry. For the outgoing international shipper, it is approximately \$22 million. This is on page 10 of our

[Traduction]

d'inversion du fardeau de la preuve. Il y a une différence. Vous semblez d'accord, mais vous recommandez quelque chose d'autre à la page trois.

M. Downey: Oui, monsieur Robichaud. On préconise le critère d'inversion du fardeau de la preuve, mais sans temporarisation. Quant à nous, nous désirons conserver le statu quo jusqu'à ce qu'un code de sécurité soit en vigueur. Il est superflu d'avoir recours à l'inversion du fardeau, même pour un délai très bref. Cela n'accomplit rien; alors, il vaut mieux ne rien changer. Étant donné le nombre élevé de subventions en vertu du régime actuel, nous ne croyons pas que l'inversion du fardeau aurait une utilité quelconque à ce moment-ci. C'est pourquoi nous recommandons de ne pas donner suite à cette disposition.

Je crois que le gouvernement du Manitoba a fondé sa décision sur un protocole d'entente en ce sens et qu'il ne peut probablement plus reculer. Mais nous, nous le pouvons; nous pouvons dire autre chose. Notre position est que l'inversion du fardeau de la preuve ne sera pas utile. Mieux vaut mettre en vigueur un code de sécurité qui soit applicable et ne pas toucher à ce qui existe maintenant.

M. Robichaud: D'accord. Jusqu'à ce que le code de sécurité...

M. Downey: Jusqu'à ce que le code de sécurité soit en place, et applicable, et appliqué.

M. Robichaud: ... soit en place et applicable. Ceci serait également très important. Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Combien de vos membres—j'ai posé cette question au ministre et il n'était pas certain—fonctionnent aux États-Unis, et quelle proportion de leurs revenus provient de leurs activités américaines?

M. Downey: Je crois que la question que vous avez posée au ministre était combien des neuf travaillent à l'intérieur des États-Unis. Combien de nos membres le font? Je répondrais que nous comptons parmi nos membres un certain nombre de petits transporteurs ruraux qui n'ont jamais l'occasion d'aller aux États-Unis. Toutefois, je suppose qu'environ 50 p. 100 ou plus des exploitations canadiennes ont une activité quelconque aux États-Unis. C'est une simple estimation. Elle n'est pas fondée sur des faits, monsieur Clifford.

M. Clifford: D'accord. Savez-vous quelle proportion de leurs revenus provient de leurs activités américaines?

M. Downey: À ma connaissance, ce renseignement n'est pas disponible, mais je crois qu'il y avait certains renseignements dans notre étude économique.

Les expéditions internationales qui entrent au pays approchent des 22 millions de dollars. Il s'agit de l'importance économique de notre industrie. Pour l'expéditeur international vers l'étranger, le chiffre est

[Text]

"Economic Importance for our Trucking Industry", dated April 30, 1986.

Mr. Clifford: Did you happen to see this article? Perhaps you were at the same conference, where the Canadian Trucking Association or the Alberta Trucking Association said that they are not afraid of the Americans. I just wondered why things are different in Manitoba.

Mr. Downey: I was probably at the same meeting, but I do not recall them saying that they were not afraid of them. If that is a direct quotation, then I would stand to be. . .

Mr. Clifford: The Alberta truckers group defends U.S. competition. We in fact heard from them earlier and they seemed to be most supportive. I just wondered why. . . we are not that many thousands of miles away.

Mr. Downey: As far as I am concerned, their position is the same as ours relative to these Bills C-18 and C-19.

Mr. Clifford: I do not think you would find that it was.

The Chairman: Mr. Clifford, we did not hear from the Alberta truckers. You may have it in a paper. Put your direct questions. We have three other questioners, and we are running a delightful half an hour behind. We may make it up, because I can see where some things could happen.

Mr. Clifford: From your point of view, are you willing to pay a fee or tax to cover the increased cost of inspection enforcement? This might come under the National Safety Code. Are you interested in participating?

Mr. Downey: If this is what is required, to a certain degree, provided the funds generated from it go into it. However, if these are the circumstances, then in my opinion everyone using the highways should as well be required to pay for safety enforcement.

Mr. Clifford: Your Minister said it would cost roughly \$700,000 on a continuing basis here in Manitoba, so I was wondering if you could see yourselves as contributing to part of that total cost.

Mr. Downey: I guess my comment again says that if we were in fact required to, if we were in fact to benefit from it, and if everyone using the highways, including the Americans, were in fact obliged to pay for it, yes—but not just us, no.

• 1000

Mr. Clifford: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was just going to say you are already contributing. You are paying a tax on your fuels, you are paying a licence fee based on your axle loadings. So you are already contributing toward that cost.

[Translation]

d'environ 22 millions de dollars. Ceci se trouve à la page 10 de notre document intitulé *Economic Importance for our Trucking Industry*, en date du 30 avril 1986.

M. Clifford: Avez-vous vu cet article? Peut-être étiez-vous à cette conférence où l'Association canadienne du camionnage ou l'*Alberta Trucking Association* ont déclaré ne pas avoir peur des Américains. Je me demandais pourquoi la situation est différente au Manitoba.

M. Downey: J'étais probablement à cette rencontre, mais je ne me souviens pas de les avoir entendu dire qu'ils n'avaient pas peur des Américains. Si c'est là une citation exacte, alors je reconnaitrai. . .

M. Clifford: Le groupe des camionneurs de l'Alberta défend la concurrence américaine. Nous les avons entendus plus tôt et ils semblaient tout à fait en faveur de cela. Je me demandais pourquoi. . . nous ne sommes pas à des milliers de milles de distance.

M. Downey: Quant à moi, leur position est la même que la nôtre à l'égard des projets de loi C-18 et C-19.

M. Clifford: Je ne croyais pas que vous seriez de cet avis.

Le président: Monsieur Clifford, nous n'avons pas entendu les camionneurs de l'Alberta. Vous avez peut-être vu ça dans un document. Posez vos questions directes. Trois autres personnes veulent poser des questions, et nous avons le bonheur d'être une demi-heure en retard. Nous pourrions peut-être rattraper cela, car j'entrevois que certaines choses pourraient se produire.

M. Clifford: De votre point de vue, êtes-vous prêt à payer un droit et une taxe pour défrayer le coût accru de l'inspection? Ceci pourrait relever du Code national de sécurité. Êtes-vous intéressé à participer?

M. Downey: Si c'est cela qui est nécessaire, dans une certaine mesure, pourvu que les fonds ainsi générés soient utilisés à cette fin. Toutefois, s'il en est ainsi, alors à mon avis tous ceux qui utilisent les routes devraient aussi être obligés de payer pour l'application des normes de sécurité.

M. Clifford: Votre ministre a déclaré qu'il en coûterait environ 700,000\$, de façon permanente ici au Manitoba; je me demandais si vous envisagez contribuer à une partie de ce coût global.

M. Downey: Je suppose que si nous étions effectivement obligés, si nous devions en bénéficier effectivement et si tous ceux qui utilisent les routes, y compris les Américains, étaient en fait obligés de payer, alors oui—mais pas seulement nous, non.

M. Clifford: Merci.

Le président: Merci, monsieur Clifford. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'allais tout simplement dire que vous contribuez déjà. Vous payez une taxe sur vos carburants, vous payez un droit de licence d'après la charge par essieu. Vous contribuez déjà à ce coût.

[Texte]

In view of the time I will pass on the rest.

The Chairman: Mr. Belsher, one quick one.

Mr. Belsher: You gentlemen would be aware of the Canadian Trucking Association, when they undertook the review of the accidents in the U.S. from 1979 to 1984. Also, there was a possibility that the number of reportable accidents was up over the \$2,000 threshold, and part of that could be attributable to the inflationary factor that had taken place in that time.

I presume you are also aware of how California has been cited by the Teamsters as being carnage on the highway. The California Highway Patrol 1986 fact sheet shows truck-related fatalities were lower in 1985 than they were in the years of 1978 to 1979. On the same California fact sheet, the percentage of fatal accidents which were the fault of truckers were 2.9% of the total fatal accidents. Since 1976, the only years lower were 1980 through 1982.

How would you attribute those kinds of facts coming out? This is all dealing with a deregulated trucking industry in the U.S. We are as concerned as you folks are about safety. Are these facts misleading or not? We know the trucks are still running and there are more trucks on the roads than ever, and yet the actual fact sheets are saying there does not seem to be any appreciable increase; in fact there is a slight trend downward.

Mr. Downey: I was not aware of those highway patrol figures. However, I am aware that California is the one state, if that in fact is true, which is now legislating back minimum rates to improve the profitability of some carriers, because of the condition of the equipment involved. I believe I have the article in my briefcase, but it would take me several minutes to find it, I am sure.

Mr. Belsher: It was out of *Trucks Alberta* that I read an article on it.

Mr. Downey: Yes, but to look at it from the other point, I believe it is Connecticut that has taken exactly the opposite stand. The governor there is out with his six-guns on the highway to prevent truckers from coming into the state, saying it is completely opposite, that it is carnage. I do not have the percentages of increases and the percentage of accidents with fatalities involved; all I am quoting is the headline.

Mr. Belsher: I appreciate you raising with us that we have to get the safety code into place before we do that. I also appreciate the offer for you folks to co-operate in making that come about. We certainly do not want something that is going to prove unsafe with regard to trucking. It is to no one's advantage.

Mr. Downey: That is correct.

[Traduction]

Compte tenu de l'heure, je renonce aux autres questions.

Le président: Monsieur Belsher, une question rapide.

M. Belsher: Messieurs, vous devez savoir que l'Association canadienne du camionnage a entrepris une étude des accidents survenus aux États-Unis entre 1979 et 1984. En outre, il était possible que le nombre d'accidents déclarable dépasse le seuil de 2,000 dollars, et une partie de cela pourrait être attribuable au facteur inflationnaire.

Je suppose que vous savez également que le syndicat des Teamsters a parlé du carnage sur les routes de Californie. La feuille de données de la patrouille routière californienne pour 1986 montre que les décès liés à des camions étaient moins nombreux en 1985 qu'entre 1978 et 1979. La même feuille de données californiennes révèle que le pourcentage des accidents mortels dont la responsabilité incombait à des camionneurs était de 2,9 p. 100 du nombre total des accidents mortels. Depuis 1976, les seules années où les chiffres étaient plus bas étaient de 1980 à 1982.

À quoi attribuez-vous des faits de ce genre? Il s'agit toujours de la déréglementation de l'industrie du camionnage aux États-Unis. La question de la sécurité nous préoccupe autant que vous. Ces faits sont-ils ou non trompeurs? Nous savons que les camions circulent toujours et qu'il y a plus de camions que jamais sur les routes, et pourtant les données n'indiquent aucune augmentation appréciable, mais bien une légère tendance à la baisse.

M. Downey: Je n'étais pas au courant de ces chiffres de la patrouille routière. Toutefois, je sais que la Californie est le seul État, si je ne me trompe, où l'on est en train d'adopter une loi pour réintroduire les tarifs minimums afin d'améliorer la rentabilité de certains transporteurs, en raison de l'état du matériel. Je crois que l'article se trouve dans ma serviette, mais je suis certain qu'il me faudrait plusieurs minutes pour le trouver.

M. Belsher: C'est dans *Trucks Alberta* que j'ai lu un article là-dessus.

M. Downey: Oui, mais d'un autre point de vue, je crois que c'est le Connecticut qui a adopté une position exactement contraire. Le gouverneur de l'État se tient sur la route avec son revolver pour empêcher les camionneurs d'entrer dans l'État, disant que c'est tout le contraire, qu'il y a un carnage. Je n'ai pas les pourcentages d'augmentation ni le pourcentage d'accidents impliquant un décès; je ne fais que citer la manchette.

M. Belsher: Je suis heureux que vous ayez souligné que nous devons mettre le code de sécurité en place avant de faire cela. J'apprécie également votre offre de collaboration à cet égard. Nous ne voulons certes pas quelque chose qui s'avérera dangereux à l'égard du camionnage. Cela n'est à l'avantage de personne.

M. Downey: C'est exact.

[Text]

The Chairman: On that line, would the safety code take care of that situation you referred to in answer to Mr. Angus, about the driver suspended in one jurisdiction? If you are going to have uniformity and all the technology of computers, surely that type of thing would be taken care of in the safety code.

Mr. Downey: That is not. That, to my knowledge, is part of—

The Chairman: That is what I think.

Mr. Downey: —that safety code. There is a section dealing with driver licensing.

The Chairman: Mr. Downey, I want to thank you very much. We are taking a little longer with these earlier witnesses, who are very important and represent a very important segment, first the government and then the important segments, because we next have the Wheat Pool. Not that all witnesses are not important, but we are running a little behind. I know we are going to catch up, but before you go away I want to come back to that answer to Mr. Duguay on the cabotage situation.

I was interested in and understand what you were saying about the American truckers stopping and starting within the larger markets in the States, and having quarter-loads, half-loads, and getting into Minneapolis or whatever, where there are more people than live around here and in lots of parts of Canada. But what in the bill is going to change that? That was what was bothering me. That is the situation now, and there is nothing in the bill that is going to increase that or decrease it, as far as I know. I would like to get your comments on that. I understand the situation and it is real, but where does the bill come into it?

• 1005

Mr. Downey: The bill comes into it under the pricing area, because as a result of them doing it they are able to predatory price in the Canadian marketplace. To my knowledge, there is no control over the pricing area. This is one place where it could be dealt with.

The Chairman: My point is that they have the capacity to do it now.

Mr. Downey: Not to the degree they will have. There still is some control. There are some carriers who can do it now; I am not disputing the fact. However, what you are going to do if this goes into place is to open it to—what is the number of trucking companies in the United States—65,000 or something in that area.

You are not going to be able to keep out the giants of the U.S. industry, but you have to be able to control their pricing. We have been advised by CTA that there is a class action suit taking place in the United States on behalf of 160 or so small companies put out of business by three or

[Translation]

Le président: À cet égard, est-ce que le code de sécurité réglerait le cas dont vous avez parlé en réponse à M. Angus, celui du conducteur suspendu dans un endroit? S'il doit y avoir uniformité et toute la technologie informatique, le code de sécurité devrait régler ce genre de problème.

M. Downey: Il n'en est pas ainsi. À ma connaissance, cela fait partie. . .

Le président: C'est ce que je pense.

M. Downey: . . . du code de sécurité. Il y a un article qui traite des permis de conduire.

Le président: Monsieur Downey, je vous remercie beaucoup. Nous prenons un peu plus de temps pour ces premiers témoins, qui sont très importants et qui représentent un segment très important, d'abord le gouvernement puis les segments importants, parce que nous entendrons ensuite le Wheat Pool. Je n'entends pas par là que les témoins ne sont pas tous importants, mais nous sommes un peu en retard. Je sais que nous allons rattrapper le temps perdu, mais avant que vous ne partiez je voudrais revenir à la réponse à la question de M. Duguay sur le cabotage.

J'étais intéressé par ce que vous avez dit et j'ai compris ce que vous avez dit à propos des camionneurs américains qui arrêtent et repartent dans les limites des grands marchés des États-Unis, qui chargent au quart, à la moitié, qui vont à Minneapolis ou ailleurs, car beaucoup plus de gens habitent là que dans beaucoup d'endroits au Canada. Mais qu'est-ce qu'il y a dans le projet de loi qui peut changer cela? C'est cela qui m'inquiétait. Quelle est la situation maintenant, et il y rien dans le projet de loi qui soit susceptible d'augmenter ou de diminuer cela, à ma connaissance. J'aimerais que vous nous fassiez part de vos commentaires sur ceci. Je comprends la situation et c'est quelque chose de bien réel, mais quel est le rôle du projet de loi dans tout cela?

M. Downey: Le projet de loi intervient dans le domaine de la fixation des prix car, comme il le faut, ils peuvent fixer des prix anti-concurrentiels sur le marché canadien. À ce que je sache, aucun contrôle est exercé dans le domaine des prix. Il y a un endroit où on pourrait le faire.

Le président: Ce que je veux dire, c'est qu'ils peuvent le faire maintenant.

M. Downey: Pas dans la mesure où ils devraient. Il y a toujours un certain contrôle. Certains transporteurs peuvent le faire maintenant; je n'en disconviens pas. Toutefois, qu'allez-vous faire si cela se produit, si la situation est ouverte. Quel est le nombre des compagnies de camionnage aux États-Unis? 65,000 ou un nombre de cet ordre.

Vous n'allez pas pouvoir empêcher les géants du secteur américain d'arriver sur le marché, mais vous devez être capables de contrôler leur politique de prix. L'ACC nous a informé que, aux États-Unis, environ 160 petites entreprises éliminées par trois ou quatre grandes entament

[Texte]

four of the large businesses, suing them over predatory pricing. We do not have the details on it at this point, but it is in the courts.

The Chairman: We are going to hear from the Canadian Trucking Association again when we get back to Ottawa—

Mr. Downey: I understand that.

The Chairman: —and perhaps they will be expressing—

Mr. Downey: Perhaps they might have the information by then.

The Chairman: I want to thank you—

Mr. Benjamin: A supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: No. I want to thank—

Mr. Benjamin: One quick supplementary?

The Chairman: No. Thank you very much, Mr. Downey. We are one half hour delayed—

Mr. Benjamin: One wee one, Mr. Chairman?

The Chairman: No. Your supplementaries are not wee, Mr. Benjamin.

We have the Manitoba Pool Elevators as our next witness, with Mr. Greg Arason appearing on their behalf.

Mr. Arason, we have your brief; it is very short. You can do what you want with it or orally summarize it and then we can get into questions and answers.

Mr. Greg Arason (Corporate Manager, Services and Development, Manitoba Pool Elevators): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. It is a pleasure for the Manitoba Pool to have the opportunity to present our views on this important issue.

I am representing the Manitoba Pool here today in my capacity as the senior management person in charge of transportation policy and development. Our president, who would normally have had the honour of presenting this brief, is presently travelling with Mr. Mayer in the Soviet Union and I am here in his place.

The paper we have presented has been reviewed by our board of directors at their most recent meeting, and they have approved and endorsed it for presentation here today. I do not intend to read the submission in its entirety, but I will highlight a number of aspects.

First of all, a little background on Manitoba Pool. We are a co-operative grain handling and farm supply organization with some 18,000 members in the province. We operate 152 primary elevator delivery points and elevators at Thunder Bay. We also have interests in a number of associated companies, including Pacific Elevators, Prince Rupert Grain, XCan Grain, CSP Foods,

[Traduction]

un recours collectif contre elles, les accusant de politique de prix anti-concurrentiels. Nous ne disposons pas des détails pour l'instant, mais le cas est devant les tribunaux.

Le président: Nous entendrons à nouveau l'Association canadienne du camionnage quand nous rentrerons à Ottawa. . .

M. Downey: Je comprends.

Le président: . . . et peut-être. . .

M. Downey: Peut-être auront-ils les renseignements à ce moment-là.

Le président: Je tiens à vous remercier. . .

M. Benjamin: Une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Non. Je veux. . .

M. Benjamin: Une dernière question rapide?

Le président: Non. Je tiens à vous remercier, monsieur Downey. Nous sommes en retard d'une demie heure. . .

M. Benjamin: Une question minuscule, monsieur le président?

Le président: Non. Vos questions additionnelles ne sont jamais minuscules, monsieur Benjamin.

Notre prochain témoin sera le *Manitoba Pool Elevators*, représenté par M. Greg Arason.

Monsieur Arason, nous avons votre mémoire; il est très court. À votre convenance, lisez-le ou donnez-nous en un résumé et nous pourrions ensuite passer à la période de questions et de réponses.

M. Greg Arason (directeur général, Service des développements, Manitoba Pool Elevators): Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les députés. Les *Manitoba Pool Elevators* sont ravis de cette occasion de vous faire part de leurs opinions sur cette importante question.

Je représente ici les *Manitoba Pool Elevators* à titre de cadre supérieur responsable de la politique et du développement du transport. Notre président, qui aurait normalement eu l'honneur de vous présenter ce mémoire, est actuellement en voyage avec M. Mayer en Union soviétique. Je le remplace donc.

Le document que nous vous avons présenté a été étudié par notre conseil d'administration à sa dernière réunion. Il a alors été approuvé et endossé par le conseil pour cette présentation. Je ne vais pas lire l'ensemble du mémoire, mais plutôt m'attarder sur certains aspects.

Tout d'abord, je ferai une présentation rapide de *Manitoba Pool*. Nous sommes une organisation coopérative de manutention du grain et de fournitures agricoles. Nous avons environ 18,000 membres dans la province. Nous exploitons 152 points de livraison des éleveurs primaires et des éleveurs à Thunder Bay. Nous possédons aussi des intérêts dans un certain nombre

[Text]

Western Co-Operative Fertilizers and Interprovincial Co-operatives.

During the past year the Pool handled 3.97 million tonnes of grain, which is 56% of the provincial total, and sold \$61 million worth of farm supplies. In addition to our commercial interests, we take an active policy development role on issues of concern to agriculture, including a long-standing interest in transportation. The foundation for the policies includes grass roots participation of members, locally elected officials and an annual meeting to endorse policy and give direction.

• 1010

Over the years we have participated in a number of commissions and inquiries related to transportation, and our motive for participation has been that grain producers are dependent on transportation services, primarily rail and water, to deliver their products.

On the issue of a revised national transportation policy, we note that while grain movements in the grain network are largely governed by the Western Grain Transportation Act, it is clear that revisions to transportation regulation as proposed in Bill C-18 will have some impact on our industry.

Manitoba Pool supports the purpose and intent of the WGTA and is committed to the general objectives of that act, which are to ensure an efficient, reliable and effective transportation system and to maximize returns to producers.

The following policy was approved by Prairie Pools Inc., which is a joint organization of the three pools, in January of this year. With respect to Bill C-18, an act respecting national transportation, Prairie Pools believes that regulatory reform must be approached with caution. It is important to recognize that grain transportation legislation governed by the act should be protected from any changes contemplated by Bill C-18.

There is a need for clarification of responsibilities of the two bills and other concerns regarding this legislation include confidential-rate setting, the regulatory process and powers of the CTC, and the issue of branch-line abandonment procedures. Any moves to lessen the authority of the CTC in matters relating to the grain industry will be opposed.

The agency to replace the Canadian Transport Commission would operate under a different mandate and a reduced structure. The present commission has played an important role in determining the level of rates paid by shippers under the WGTA. We would be severely

[Translation]

de sociétés associées, y compris *Pacific Elevators, Prince Rupert Grain, XCan Grain, CSP Foods, Western Co-Operative Fertilizers et Interprovincial Co-operatives*.

Au cours de la dernière année, le Pool a manutentionné 3,97 millions de tonnes de grain, soit 56 p. 100 du total provincial. Nous avons vendu pour 61 millions de dollars de fournitures agricoles. En plus de nos intérêts commerciaux, nous jouons un rôle actif dans le développement de politiques sur les questions qui concernent l'agriculture, y compris celle du transport à laquelle nous manifestons un intérêt depuis longtemps. Ces politiques reposent sur une participation des membres à la base, sur des dirigeants élus localement et sur des assemblées générales annuelles qui endossent les politiques et donnent des orientations.

Au cours des années, nous avons participé à un certain nombre de commissions et d'enquêtes qui concernaient le secteur du transport. Nous y avons participé parce que les producteurs de grain ont besoin de ces services de transport, en particulier par rail et par voie maritime, pour livrer leurs produits.

En ce qui concerne la politique nationale révisée des transports, nous avons constaté que si des transports de grain, sur le réseau des grains, obéissent pour l'essentiel à la Loi sur le transport du Grain de l'ouest, cela n'empêche que toute révision à la réglementation du transport, telle que proposée dans le projet de loi C-18, aura des effets sur notre secteur d'activité.

Manitoba Pool est favorable à l'objet et aux intentions de la LTGO. Nous partageons les objectifs généraux de cette loi, qui sont d'assurer qu'on dispose d'un système de transport efficient, fiable et efficace et qu'on maximise les rendements des producteurs.

La politique suivante a reçu, en janvier de cette année, l'approbation de *Prairie Pools Inc.*, qui est une organisation commune aux trois pools. En ce qui concerne le projet de loi C-18, une loi touchant le transport au Canada, *Prairie Pools* estime qu'il faut aborder la réforme de la réglementation avec prudence. Il est important de reconnaître clairement que la législation sur le transport du grain régie par la loi ne devrait être soumise à aucune des dispositions envisagées par le projet de loi C-18.

Il faut préciser les champs de responsabilités des deux lois. Les autres questions qui nous préoccupent avec cette législation sont la fixation de prix confidentiel, le processus réglementaire et les pouvoirs de la CCT, et la question des procédures d'abandon des embranchements. Nous nous opposerons à toute mesure destinée à réduire les pouvoirs de la société pour les questions qui concernent le secteur du grain.

L'office qui devrait remplacer la Commission canadienne des transports aurait un mandat différent et une structure plus légère. La commission actuelle a joué un rôle important pour la fixation de niveau de prix que les expéditeurs doivent payer en vertu de la LTGO. Nous

[Texte]

disadvantaged and would strenuously object if the resources of the agency were reduced to the point where required research and analysis could not be completed.

Given the important role that transportation plays across Canada and the need for an effective regulatory body with insight into regional concerns and interests, we question the rationale for a substantial reduction in commissioners. To centralize and consolidate the activities of commissioners would not appear to be in the interest of all transportation sectors or various regions in Canada.

We also have concerns over the increased power of government counsel to issue directions concerning any matter coming within the jurisdiction of the agency. And to clarify that, I would say it is certainly the right, and we are not questioning that, of the government to set the guidelines and establish legislation, but we feel that once the guidelines are set and the legislation is in place, the interpretation should be left to the regulatory agency and the courts as much as possible.

We have respected and appreciated the fair and reasonable approach of commissioners and staff on matters of significant cost and importance, and we urge the committee to carefully consider the roles and responsibilities of a regulatory agency before finalizing the legislation.

Another major concern is the overall revenue adequacy for the railways. The primary reason put forward in support of the revised legislation which led to the WGTA was the need to provide railways with adequate revenues for hauling grain.

The railways have raised concerns that certain provisions in Bill C-18 will erode their overall revenue base to the point where service levels in investment and facilities and equipment will decline. If this turned out to be the case, then grain shippers could be in the same position as other shippers claim to be before the enactment of the WGTA. We would object to having grain services suffer or being forced to support the transportation of other goods because of overall revenue inadequacy for the railway system.

We also note the concern that we have over paragraph 30.8(5)(a) of the WGTA, which states that one of the guidelines in establishing contribution is "ensuring the overall revenues of the railway system are adequate to meet long-term needs".

[Traduction]

serions gravement désavantagés et nous y opposerions avec vigueur si les ressources de l'office devaient être réduites au point qu'il ne soit plus possible de mener à terme les travaux de recherche et d'analyse nécessaire.

Nous nous interrogeons sur la logique qui préside à une réduction importante du nombre des commissaires étant donné le rôle important des transports au Canada, et le besoin d'un organisme efficace de réglementation qui est une bonne connaissance des préoccupations et des intérêts régionaux. La centralisation et la consolidation des activités des commissaires ne seraient pas dans l'intérêt de tous les secteurs du transport ni des diverses régions du Canada.

Nous nous inquiétons également des pouvoirs accrus du gouvernement pour émettre des directives sur des questions relevant de la compétence de l'office. Pour être plus précis, je reconnais bien volontiers que le gouvernement a le droit, nous ne le mettons pas en doute, de donner des orientations et de mettre en place la législation. Nous croyons cependant qu'une fois que les directives sont données, et que la législation est en place, il faudrait en laisser l'interprétation à l'office de réglementation et aux tribunaux dans la mesure du possible.

Nous avons éprouvé du respect et apprécié l'approche juste et raisonnable des commissaires et du personnel sur les questions importantes en elles-mêmes et en terme de coût. Nous incitons fortement le Comité à étudier attentivement les rôles et les responsabilités de l'office de réglementation avant de mettre un point final à cette législation.

Il y a un autre domaine qui nous préoccupe beaucoup, c'est celui de l'adéquation des revenus globaux des compagnies de chemins de fer. La raison principale qu'on a avancée pour justifier la révision de la législation qui a abouti à la LTGO était le besoin d'assurer aux compagnies de chemins de fer les revenus adéquats pour le transport du grain.

Les compagnies de chemins de fer se sont inquiétées que certaines dispositions du projet de loi C-18 affaibliraient la base d'ensemble de leur revenu jusqu'à un point où elles devront diminuer des niveaux de service en investissement, en installation et en matériel. Si cela s'avérait exact, les expéditeurs de grain pourraient se retrouver dans la même situation que les autres expéditeurs prétendaient subir avant l'adoption de la LTGO. Nous manifesterions notre opposition si des services de transport des céréales devaient en souffrir, ou être forcés d'appuyer le transport des autres produits à cause de l'inadéquation des revenus d'ensemble du système ferroviaire.

Nous voulons aussi signaler que l'alinéa 30.8(5)a) de la LTGO nous inquiète. C'est celui qui précise que l'objet des directives qui fixeront les contributions est de s'assurer que les revenus d'ensemble du système ferroviaire sont adéquate pour répondre aux besoins à long terme.

[Text]

If railway revenues decline and grain's contribution to constant cost is adjusted to reflect the needs of the total system, it would place an unfair and unaffordable burden on producers.

• 1015

We do not oppose the creation of a more competitive atmosphere for the railways, especially in areas where transportation alternatives are limited. We cannot fully assess the validity of the railways' concerns, but we urge legislators to give careful consideration to the revenue-related aspects of the bill.

Some comments on branch lines. The prairie rail network is of vital interest to grain producers, which is not to say that we are opposed to consideration of alternatives to branch-line service or abandonment of high-cost segments. However, in order to be acceptable, the alternative must be of net benefit to producers and should involve transfer of funds from support of rail movement to compensate for additional facilities or non-rail alternatives.

In this regard, we are concerned that the proposed changes relating to line abandonment may be unduly restrictive, and this is primarily in the alternative compensation area. The current abandonment process has been confrontational because the only alternatives were to retain or abandon, and the proposed legislation gives few alternatives to alleviate that problem, particularly when it comes to devising compensation for those affected.

The provisions to allow the sale, transfer or lease of lines must not become a quick route to abandonment. The full implications of transfer, including potential savings and service improvement, must be measured against the ability and financial resources of the proposed operator in order to come to a satisfactory decision.

Joint usage rights would appear to offer some means of increasing efficiency and utilization. If such provisions are to be put into effect, there should be input from all parties. This would enable those affected to arrive at a decision which is of benefit to the majority. It is a process that has worked well under the WGTA and the senior grain transportation committee.

Some brief comments on confidential contracts, etc. We do have some concern that confidential contracts between a railway and a shipper may lead to competitive

[Translation]

Si des revenus des compagnies de chemins de fer devaient diminuer et que l'apport du secteur du grain au coût constant soit ajusté pour tenir compte des besoins de l'ensemble du système, cela imposerait une charge injuste aux producteurs, qu'ils ne pourraient se permettre.

Nous ne nous opposons pas à la création d'une atmosphère plus concurrentielle par les compagnies de chemins de fer, en particulier dans les régions où les solutions de remplacement en transport sont limitées. Nous ne pouvons pas évaluer pleinement la validité des inquiétudes des compagnies de chemins de fer, et nous demandons avec insistance aux législateurs de consacrer toute l'attention voulue aux aspects du projet de loi qui concerne leur revenu.

Venons-en maintenant aux embranchements. Le réseau ferroviaire des Prairies présente un intérêt vital pour les producteurs de grain, ce qui ne veut pas dire que nous sommes opposés à l'étude de solutions de remplacement pour les services des embranchements ou à l'abandon des tronçons où les coûts d'exploitation sont élevés. Toutefois, pour être acceptable, une solution de remplacement devrait offrir des avantages nets aux producteurs et devrait être accompagnée d'un transfert de fonds provenant des programmes d'aide au transport des marchandises par rail pour compenser les installations additionnelles ou pour venir en aide aux solutions de remplacement.

Nous nous demandons, à ce chapitre, si les modifications proposées en ce qui concerne les abandons de voies ne sont pas trop restrictives. Nous pensons ici essentiellement à la question du dédommagement des solutions de remplacement. Le processus actuel d'abandon en est un de confrontation parce que les seules solutions sont de conserver l'embranchement ou de l'abandonner. La législation proposée n'offre que peu de solutions de remplacement pour contourner ce problème, en particulier quand on en arrive à la répartition du dédommagement entre ceux qui sont affectés.

Les dispositions qui autorisent la vente, le transfert ou la location de voies ne doivent pas être en réalité des raccourcis pour arriver à l'abandon. Il faut évaluer toutes les implications d'un transfert, y compris les économies et les améliorations de service possible, en regard des aptitudes et des ressources financières de l'exploitant proposé pour parvenir à une décision satisfaisante.

Il semble que le droit d'utiliser conjointement une voie ferrée puisse être un moyen d'accroître l'efficacité et l'utilisation. Si de telles dispositions doivent entrer en vigueur, il faudrait que toutes les parties concernées fassent part de leur opinion. Ainsi, ceux que cela concerne, pourraient prendre une décision qui serait à l'avantage de la majorité. Ce processus s'est avéré tout à fait satisfaisant avec la LTGO et avec le Comité supérieur du transport du grain.

En ce qui concerne les contrats confidentiels, nous nous demandons si ce passé entre une compagnie de chemin de fer à un expéditeur peuvent se traduire par une

[Texte]

disadvantage for some shippers. Such contracts would place the railway in a very powerful position of influence over traffic and industrial viability.

In this regard, the proposals with respect to agreed charges would seem to be more acceptable for establishing rates. These parties may complain against the agreed charges if they are considered to be discriminatory and create an unfair competitive position, and we note there is also disclosure and opportunity for recourse.

We support the intent of Bill C-18 with respect to the handling of appeals and decisions. The current process is too time-consuming and the establishment of statutory limitations for the rendering of decisions is a distinct improvement. Other improvements are the removal of the requirement to establish prima facie grounds for objection, and provision for repayment of overcharges if a rate is found excessive.

In summary, the public interest and appeals process would seem to be considerably enhanced under Bill C-18.

In conclusion, Mr. Chairman, we appreciate the opportunity to present our views. We can find little to fault with the overall policy statement which outlines the general objectives and intentions of this legislation, but we cannot overemphasize the importance of the efficient movement of grain to our industry.

We acknowledge the interest of all Canadians in this important legislation and stand willing to respond to questions or comments regarding our position. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Arason, for a brief from a very important segment of, again, Manitoba. I throw it open to questions. I have Messrs. Robichaud, Benjamin, Taylor and Clifford at the moment.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I thank you, sir, for appearing before the committee and presenting the brief you have just presented. You expressed some concern over the independence of the agency.

We have heard those concerns expressed in a few other submissions, and I can assure you that we will take those concerns into account, for we believe that the agency should truly be independent and not be subject to political pressures, as this would not be to the advantage of Canadians in general.

Now, you also expressed some concerns over the viability of the railroads. You say the railways have expressed some concerns that certain competitive access provisions might erode their overall revenue base and cause a decrease of investment in facilities and equipment.

[Traduction]

diminution de la capacité concurrentielle pour certains expéditeurs. Avec de tels contrats, les compagnies de chemins de fer pourraient avoir énormément d'influence sur le transport des marchandises et la viabilité des entreprises.

Des propositions sur les prix convenus seraient, à ce titre, plus acceptables pour la fixation des prix. Des parties concernées pourraient se plaindre des prix convenus si elles jugent qu'ils sont discriminatoires et créent une situation concurrentielle injuste. Nous avons constaté que ce mécanisme s'accompagne de la divulgation de l'information et qu'il y a des possibilités d'appel.

En ce qui concerne les appels et les décisions, nous appuyons l'objectif recherché par le projet de loi C-18. Le processus actuel prend trop de temps. La fixation d'un délai statutaire pour rendre les décisions est une amélioration marquée. Les autres progrès dans son domaine sont le retrait de l'exigence de faire état de motifs évidents de prime abord pour l'opposition, et la disposition de remboursement de frais perçus en trop si on juge qu'un prix est excessif.

En résumé, il semble que l'intérêt public serait beaucoup mieux servi par le projet de loi C-18 et que le processus d'appels serait nettement amélioré.

En conclusion, monsieur le président, nous avons été ravis de pouvoir vous faire part de notre point de vue. Il y a fort peu à redire à l'énoncé global de politiques qui sous-tend les objectifs généraux de cette législation. Nous ne pouvons qu'insister très lourdement sur l'importance qu'a pour notre industrie le transport efficace du grain.

Nous reconnaissons que cette importante législation est dans l'intérêt de tous les Canadiens. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions et commentaires sur les opinions que nous avons exprimées. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Arason, pour ce mémoire qui vient d'un élément très important, qu'encore une fois du Manitoba. Venons-en aux questions. MM Robichaud, Benjamin, Taylor puis Clifford.

M. Robichaud: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous remercie monsieur d'être venu devant le Comité et de nous avoir présenté votre mémoire. Vous avez manifesté certaines inquiétudes quant à l'indépendance de l'Office.

D'autres mémoires ont déjà abordé cette question et je peux vous assurer que nous tiendrons compte de vos préoccupations. Nous croyons en effet que l'Office devrait être vraiment indépendant, ne pas être soumis à des pressions politiques, car cela ne serait pas dans l'intérêt des Canadiens en général.

Vous dites aussi vous inquiétez de la viabilité des compagnies de chemins de fer. Vous avez évoqué des compagnies de chemins de fer qui s'inquiètent de certaines dispositions visant l'accès aux autres transporteurs en plus de la base d'ensemble de leur revenu, et que cela se traduise par une diminution des investissements en installations et en matériel.

[Text]

[Translation]

• 1020

You express some concerns but you have not really looked into the matter, have you? You are depending on the Transport committee to really look into it. You are just saying that we should be very careful.

Mr. Arason: We are urging the legislators to be careful. As I said, we have had the opinion expressed to us by the railways that their overall revenue base would suffer. I would have to say, on the other hand, that we have also met with officials from Ottawa who have told us that they have undertaken studies in this regard. So we are saying that we feel the committee members should look at all of the factors and should assure themselves and us that we are not going to be looking at a rundown system or a system that grain is going to be forced to support by increasing our cost base.

Mr. Robichaud: You say you have met with officials from Ottawa who have given you figures. These figures have not convinced you then, if you are asking us to take a closer look.

Mr. Arason: The figures we have seen indicate a range of exposure; I think this is the best way to put it.

Mr. Benjamin: Mr. Arason, I notice that your brief is similar to the one we heard from the Saskatchewan Pool yesterday. We appreciate that all three prairie pools have jointly come up with a common policy on this legislation. But you have submitted separate briefs because the situation in each province is slightly different.

I take it that you feel, as does the Saskatchewan Pool, that clauses in this legislation conflict with the Western Grain Transportation Act. Would this be a correct assumption?

Mr. Arason: Yes, we do have some concerns in this area. This is the position the three pools came forward with in January; we are working from it in this brief. Certainly I acknowledge a similarity between the pools because it is an issue that affects all of us similarly.

In the case of the WGTA, it is not perfect legislation, as I am sure you appreciate. However, we do know the rules under which we operate and we think that we are best served by knowing the rules and by having no ambiguity in the legislation we are influenced by.

Mr. Benjamin: Would you agree that this committee should amend this legislation with something like a notwithstanding clause to the effect that notwithstanding what this legislation says, for anything affecting grain transportation, the Western Grain Transportation Act shall apply? Here we are thinking of branch line abandonment, rate setting and so forth. Do you think we

Si je comprends bien, la question vous préoccupe mais vous ne l'avez pas étudiée? Vous vous en remettez au Comité des transports pour le faire. Vous vous contentez de dire que nous devons faire très attention.

M. Arason: Nous demandons avec insistance aux législateurs de faire très attention. Comme je l'ai déjà dit, les compagnies de chemins de fer nous ont dit que la base de leur revenu d'ensemble pourrait en souffrir. Je dois, par contre, dire que nous avons également rencontré les responsables à Ottawa qui nous ont dit qu'ils avaient étudié cette question. Tout ce que nous disons donc est que nous pensons que les députés qui siègent à ce Comité devraient étudier attentivement tous les éléments et s'assurer, et nous assurer, que nous n'allons pas nous acheminer vers un système à rabais ou vers un système auquel le secteur des céréales devra venir de plus en aide en augmentant sa part de son financement.

M. Robichaud: Vous dites que vous avez rencontré les dirigeants d'Ottawa qui vous ont donné des chiffres. Ces chiffres ne vont-ils pas convaincre, puisque vous nous demandez d'étudier la question attentivement.

M. Arason: Les chiffres qu'on nous a montrés correspondent à toute une gamme de possibilités. Je crois que c'est la meilleure façon de les décrire.

M. Benjamin: Monsieur Arason, je constate que votre mémoire est très proche de celui que *Saskatchewan Pool* nous a présenté hier. Je comprends que les trois pools des Prairies en sont arrivés à une politique commune sur cette législation. Vous nous avez toutefois remis des mémoires distincts parce que la situation dans chaque province est légèrement différente de celle de ses voisines.

J'en conclus que, comme le Pool de Saskatchewan, vous êtes d'avis que ces dispositions de la législation entre en conflit avec la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Ai-je raison?

M. Arason: Oui, c'est une question qui nous préoccupe. C'est la position à laquelle les trois pools sont arrivés en janvier. Ça été notre point de départ pour ce mémoire. Je reconnais bien volontiers qu'il y a des similitudes entre les mémoires des trois pools, tout simplement parce que c'est une question qui nous affecte tous de la même façon.

En ce qui concerne la LTGO, vous reconnaîtrez certainement avec moi que ce n'est pas une loi parfaite. Avec elle, nous connaissons toutefois la règle du jeu et nous croyons qu'il est plus à votre avantage de connaître les règles et que la législation qui s'applique à nous ne présente pas d'ambiguïtés.

M. Benjamin: Seriez-vous d'accord pour dire que ce Comité devrait modifier cette législation en y incorporant une clause nonobstant à l'effet que, nonobstant ce que dit cette législation, c'est la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui s'applique pour tout ce qui concerne le transport du grain? Nous parlons ici des abandons d'embranchement, de la fixation des prix, etc. Croyez-vous

[Texte]

should have a notwithstanding or an override clause that gives the WGTA priority in grain transportation?

Mr. Arason: I think it is a good suggestion. I think it would be certainly helpful to us to know under which legislation we are operating. As I said, the WGTA has not been in effect very long, but it is performing well under the circumstances it was intended to. I think it would be of benefit to us if we could continue to operate under the legislation.

Mr. Benjamin: I appreciate your recognition of railway concerns about their revenue base. Not only the railroads but also a few others have said this legislation is a licence to raid railway revenues and they are going to have to make it up some place.

Do you think the legislation should contain some kind of a reciprocity clause that would protect Canadian transporters, particularly rail and truck, so that there will be an equity of access between Canada and the United States? It has been explained to us that American transporters will be able to do things in Canada that Canadian transporters will not be allowed to do in the United States. Do you think we should protect ourselves in this legislation or just wait until some future agreement with the U.S., for whatever validity that might have?

• 1025

Mr. Arason: Mr. Benjamin, I do not come here to make the railway's case, but I do have some concern in that area. If I could draw an analogy of the position that the grain producers are in now in western Canada and the competitive problem they find themselves facing in not having the supports that people in the EEC and the U.S. have and the impact that has had on their revenues and prices. . . if it is a parallel situation that the railways are projecting, then I would have some concerns.

Mr. Benjamin: Finally, on the whole matter of transfers, abandonments, joint-use provisions, I think I would agree with you that there is validity in joint use and transfers. But on the matter of abandonments, particularly the whole short-line railway concept where branch lines are taken over and operated by an individual or a group of individuals, there are two problems. It is not that it could not work, but there are problems with it in that they then become a little railroad not under the federal jurisdiction. You are then faced with the situation we are trying to get out of in the trucking industry, where you have 13 jurisdictions. Next you would be faced with provinces having to legislate the railways that are within their borders. British Columbia already has with the BCR; Ontario already has with the Ontario Northland, and even for that little branch line in Stettler.

[Traduction]

donc que nous devrions rajouter une clause nonobstant ou une clause qui donne la préséance à la LTGO pour le transport du grain?

M. Arason: Je crois que c'est une bonne idée. Il serait certainement très utile pour nous de savoir quelle est la loi qui nous gouverne. Comme je l'ai dit, la LTGO n'est pas en vigueur depuis très longtemps, mais elle atteint bien l'objectif qu'on lui avait fixé. Je crois que ce serait à notre avantage à tous si nous pouvions continuer à travailler dans le cadre de cette législation.

M. Benjamin: Vous partagez donc l'inquiétude des chemins de fer en ce qui concerne la base de leur revenu. Outre ceux des compagnies de chemins de fer, d'autres mémoires prétendent que cette législation revient à autoriser le piratage des revenus des compagnies de chemins de fer et que, celles-ci devront se rattraper quelque part.

Croyez-vous que ce projet de loi devrait prévoir une forme quelconque des dispositions sur la réciprocité qui protégerait les transporteurs canadiens, en particulier des secteurs du rail et du camionnage, pour que le Canada et les États-Unis offrent aux transporteurs de l'autre pays des conditions d'accès à leur marché équitables? On nous a dit que les transporteurs américains auront des possibilités au Canada que les transporteurs canadiens n'auront pas aux États-Unis. Croyez-vous que nous devrions nous protéger, avec cette législation, ou simplement attendre un accord à venir avec les États-Unis, quoi qu'on puisse en attendre?

M. Arason: Monsieur Benjamin, je ne suis pas venu ici pour défendre la position des compagnies de chemins de fer, mais ce domaine me préoccupe. On peut établir une analogie entre la situation actuelle des producteurs de grain dans l'ouest du Canada et le problème de concurrence qui se pose à eux parce qu'ils ne disposent pas de l'aide dont disposent les producteurs de la CEE et des États-Unis. Cela a des effets sur leurs revenus et sur les prix. . . si les compagnies de chemins de fer pensent se retrouver dans une situation comparable, alors cela nous inquiète.

M. Benjamin: Pour en terminer, avec toute la disposition sur les transferts, les abandons, les utilisations conjointes, je reconnais avec vous que les utilisations conjointes de voies ferrées et les transferts présentent un intérêt. Mais, en ce qui concerne les abandons d'embranchements, en particulier le concept de voies ferrées de courte distance, ou un particulier, ou un groupe d'individus, reprend à son compte un embranchement et l'exploite, cela pose deux problèmes. Ce n'est pas que cela ne peut pas fonctionner. Les problèmes viennent du fait que l'exploitation de cet embranchement relève alors d'une petite compagnie de chemins de fer qui n'est plus de la compétence du fédéral. On se retrouve alors dans la situation dont on essaie de sortir dans le secteur du camionnage, où il y a 13 juridictions. Les provinces auraient alors à légiférer les modalités des fonctionnements des compagnies de chemins de fer se

[Text]

What do you think should be done in that case? Should each province pass a piece of legislation which says that railway shall be under the jurisdiction of the federal authority, or just leave it to every province to have their own legislation?

Finally, when you have a short-line thing, I agree with you that it should not be a short route to eventual abandonment. To take the Stettler example, when it comes time to replace the ballast, the rails and the ties, the individual who owns that line is not going to be able to do it. The line will either end up being handed back to the Government of Canada or the railroad or abandoned. It just is not going to work. So how do you take care of that situation?

Mr. Arason: On the first question of authority, I think it is important to have an overall authority governing rail transportation. It could definitely create problems with a lot of jurisdictions getting involved.

On the issue of short lines in particular, what we have said is that we feel there has to be assurance that first of all the service is going to continue for some length of time and, secondly, be as good or better than it would have been otherwise. . . and that the costs are fully taken into consideration.

As an organization, we do not favour a general short-line approach. I think it has very—

Mr. Benjamin: That is a last resort.

Mr. Arason: —limited application. We put that position forward to Mr. MacDonald when he was looking at alternatives. I have not changed my mind on that; I think if you look at all the costs we may not be saving much money.

As for other alternatives, as long as there is compensation for those affected I think there are some viable alternatives and we can look at those, but only when there is compensation that will divert funds going to the railway to other users of transportation.

• 1030

Mr. Taylor: Do you keep figures on the cost of handling a bushel of wheat from an elevator to the main line?

Mr. Arason: If I can clarify that, Mr. Taylor, do you mean from farm to elevator location?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Arason: Those figures are available. We look at them whenever we are looking at consolidation of our

[Translation]

trouvant à l'intérieur de leurs limites. C'est ce qui se passe en Colombie-Britannique avec BCR, en Ontario avec la *Ontario Northland* et même avec un petit embranchement à Stettler.

Comment croyez-vous qu'il faudra traiter ce problème? Chaque province devrait-elle adopter une loi disant que les compagnies de chemins de fer relèvent de la compétence fédérale, ou faudrait-il laisser chaque province avoir sa propre législation?

Enfin, je reconnais avec vous que la formation de petites compagnies de chemins de fer exploitant des embranchements ne devrait pas en réalité se révéler comme un raccourci pour parvenir à l'abandon. Si nous prenons le cas de Stettler, forcé de reconnaître que le propriétaire de cette voie ne sera pas capable de remplacer le ballast, les rails et les traverses quand il le faudra. La voie sera alors remise au gouvernement du Canada ou abandonnée. Cela ne va donc pas marcher. Que voudriez-vous que nous fassions dans un cas semblable?

M. Arason: En ce qui concerne les pouvoirs, je crois qu'il est important que le transport par raille ne soit soumis qu'à un niveau de juridiction. Cela créerait certainement des problèmes si plusieurs niveaux de juridiction s'y appliquaient.

En ce qui concerne plus précisément les petites voies ferrées, nous pensons avant tout qu'il faut obtenir des assurances qu'on continuera à offrir le service pour un certain temps et, ensuite, qu'il soit aussi bon ou même meilleur qu'il n'aurait été autrement. Il faut aussi qu'on accorde toute leur importance aux coûts.

Comme organisme, nous ne sommes pas favorables en général à l'approche des petites compagnies de chemins de fer. Je crois qu'elles. . .

M. Benjamin: C'est là une solution de dernier recours.

M. Arason: . . . n'ont que des applications limitées. C'est ce que nous avons dit à M. MacDonald quand il cherchait des solutions de remplacement. Je n'ai pas changé d'avis depuis. Je crois que si vous étudiez tous les coûts, il est fort possible qu'on ne réalise pas beaucoup d'économie.

Quant aux autres solutions de remplacement, en autant qu'elles soient accompagnées de dédommagement pour ceux qui sont touchés, je crois qu'il y a des solutions de remplacement viables et que nous pouvons les étudier. La seule condition est qu'il y ait des dédommagements pour réaffecter les fonds allant aux compagnies de chemins de fer à d'autres utilisateurs de transport.

M. Taylor: Avez-vous des chiffres sur le coût de manutention d'un boisseau de blé d'un élévateur à la voie principale?

M. Arason: Que voulez-vous dire exactement, monsieur Taylor: de la ferme à l'élévateur?

M. Taylor: Oui.

M. Arason: Ces chiffres sont disponibles. Nous nous en servons quand nous consolidons les résultats de notre

[Texte]

elevator system, whenever we are looking at possible removal of branch lines, and at what alternative costs would be.

Mr. Taylor: Perhaps I will push from a different angle. Do you have the lowest cost per bushel of wheat in your elevators compared to the highest cost of handling a bushel of wheat?

Mr. Arason: Are you talking about the cost of operating the elevators themselves?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Arason: We certainly have a range—and I could not quote those figures off the top of my head—which is dependent on two things, the cost of the facilities and the volume you can put through.

Mr. Taylor: The one other thing I am concerned about is the cost of getting that bushel of wheat from the elevator to the main line. Do you keep figures such as these?

Mr. Arason: We are involved in an off-track experiment up in the interlake area where we are trucking grain from an abandoned branch line location over to a neighbouring community, and there are costs available. We are also looking at alternative services for another elevator in that area, and we do have those costs per tonne mile.

Mr. Taylor: If you have any figures like that, which are not confidential to your own pool, would it be possible for us to have them by letter?

Mr. Arason: Yes, I could forward them to the clerk if it is your wish.

Mr. Taylor: Yes, I would appreciate that. I would like to speak for a minute or so about the agency. You question the right of the government to make suggestions or give directives to the agency. You are in big business; I notice you had \$61 million worth of business last year in various ways.

If you appointed a body to handle some of that business and they were not doing it according to your directives, what would you do? Would you say they are appointed so they are independent, would you change them, or would you give them a direction?

Mr. Arason: Mr. Taylor, first of all there is a correction on our volume of business. The \$61 million relates to our sales of farm supplies, chemicals, fertilizers, etc. I think our total volume of business last year was in the neighbourhood of about \$650 million.

Mr. Taylor: That makes it even better.

Mr. Arason: I just emphasize that. With respect to our view on the role of the government, as I said, certainly we are not suggesting that it is not within the mandate of government to establish legislation and the rules, etc.

[Traduction]

système d'élévateur, que ce soit pour étudier la possibilité d'abandon d'un embranchement ou pour déterminer ce que seraient les coûts d'une solution de remplacement.

M. Taylor: Je devrais peut-être utiliser une approche différente. Connaissez-vous les coûts les plus faibles de manutention d'un boisseau de blé dans vos élévateurs et les coûts les plus élevés?

M. Arason: Parlez-vous des coûts d'opération des élévateurs eux-mêmes?

M. Taylor: Oui.

M. Arason: Oui, nous connaissons la gamme de ces coûts. Je ne les citerai pas de mémoire car ils dépendent de deux choses: le coût des installations et le volume qu'on peut y traiter.

M. Taylor: L'autre chose qui m'intéresse est le coût de transport d'un boisseau de blé de l'élévateur à la voie principale. Avez-vous ces chiffres?

M. Arason: Nous participons à une expérience sans utiliser la voie ferrée dans la région des lacs. Nous transportons le grain par camion d'un embranchement abandonné à la communauté voisine. Ces coûts sont disponibles. Nous cherchons également à déterminer les coûts des services de remplacement pour un autre élévateur de cette région. Nous avons ces coûts par tonne-mille.

M. Taylor: Si vous disposez de chiffres comme ceci, qui ne sont pas confidentiels pour votre pool, serait-il possible de nous les transmettre par courrier?

M. Arason: Certainement, je les ferai parvenir au greffier si vous en exprimez le désir.

M. Taylor: Oui, j'aimerais beaucoup. J'aimerais maintenant aborder pendant une minute le problème de l'office. Vous vous êtes interrogés sur le droit du gouvernement de faire des suggestions ou de donner des directives à l'office. Votre entreprise en est une grande. J'ai vu que vous aviez des ventes atteignant 61 millions de dollars l'année dernière.

Si vous nommiez un organisme pour gérer une partie de ces affaires, qui ne le fasse pas selon vos directives, que feriez-vous? Diriez-vous que puisque les membres ont été nommés, ils sont indépendants, voudriez-vous les remplacer, ou voudriez-vous leur donner des directives?

M. Arason: Monsieur Taylor, permettez-moi tout d'abord de faire une correction sur notre chiffre d'affaires. Les 61 millions de dollars ne concernent que nos ventes de fournitures agricoles, de produits chimiques, d'engrais, etc. Je crois que le volume total de nos ventes, l'année dernière, a été d'environ 650 millions de dollars.

M. Taylor: C'est encore mieux.

M. Arason: Nous en sommes fiers. Quant à notre vision du rôle du gouvernement, comme je l'ai dit, nous ne prétendons certainement pas qu'il n'appartient pas au gouvernement de préparer et d'appliquer la législation et les règlements, etc.

[Text]

The problem we have had in the past is that at times their decisions have been made—and I can cite an example in Manitoba that directly affects us, where a line was proposed to be abandoned and subsequently a decision was made to leave it in the network. On that basis we had undertaken an obligation to upgrade those facilities at a cost of some \$500,000. We did it within the last two years and now find ourselves looking at a situation where that investment is in jeopardy, because there has been no commitment to upgrade the line and there has been no commitment to provide funds for upgrading. That line is now in fact under the microscope again.

It presents problems for us. We feel that certainly there is always the prerogative of Governor in Council to overrule decisions, but as a general approach we feel that the regulatory bodies should be given as much freedom as possible to interpret and deal with the regulations.

• 1035

Mr. Taylor: I do not think anybody disagrees with that, but the case you are citing is under the present CTC. I do not believe an appointed body should have greater power than the government which appointed it. When you say a board can do almost anything and the government cannot interfere or make suggestions directly, you are saying that the body is more important than the government elected by the people and which must answer to the people.

There is a case I would like to mention. Four or five years ago I appeared at a hearing for the abandonment of lines in my riding. From experience I knew the line had been very, very remunerative for the railway and I wanted to know how much they had depreciated on that line over the years they had been operating in a buoyant fashion. They refused to give me that figure. CTC refused to give me that figure. I went through the whole process of going to the executive council but they refused to give me that figure. In my view, the railway had collected back three times the original price of the line, but they are still abandoning it because suddenly the mine and elevator were not contributing the way they had through the years.

If we had had the present bill, I could have gone to the Minister and asked why we could not have the information. Perhaps he would say yes and perhaps he would say no, but at least the Minister, who has to answer to the people, would give the decision. Then I could go to my people and tell them the Minister would not give it. They would know what to do with the Minister or the member at the next election.

[Translation]

Les problèmes que nous avons connus par le passé tiennent au fait que les décisions étaient prises—et je peux vous citer un exemple au Manitoba qui nous touche directement. On a proposé d'abandonner un embranchement; il a par la suite été décidé qu'il continuerait à faire partie du réseau ferroviaire. Nous avons alors satisfait l'obligation de rénover ces installations à un coût d'environ 500,000\$. Nous l'avons fait au cours des deux dernières années et nous nous retrouvons maintenant dans une situation où cet investissement est en péril, parce que personne ne s'est engagé à remettre la voie en état et qu'il n'y a pas eu de fonds affectés à cette rénovation. On se demande donc encore maintenant si cet embranchement doit être abandonné ou conservé.

Cela nous pose des problèmes. Nous croyons que le gouverneur en conseil doit toujours avoir la prérogative de renverser des décisions, et nous croyons aussi que, en règle générale, les organismes de réglementation devraient disposer d'autant de liberté que possible pour interpréter et appliquer cette réglementation.

M. Taylor: Je crois que tout le monde est d'accord avec cela, mais le cas que vous évoquez est actuellement devant la CCT. Je ne crois pas qu'un organisme nommé devrait avoir des pouvoirs plus importants que le gouvernement qui l'a nommé. Quand vous dites qu'un conseil peut faire pratiquement tout ce qu'il veut et que le gouvernement ne peut pas intervenir ou faire des suggestions directement, vous dites que cet organisme est plus important que le gouvernement élu par la population, qui doit répondre à la population.

J'aimerais citer un cas. Il y a quatre ou cinq ans, j'assistais aux audiences sur l'abandon d'embranchements dans ma circonscription. Je savais par expérience que cet embranchement avait été très très rentable pour la compagnie de chemin de fer et je voulais savoir quelle partie du coût de cet embranchement ils avaient pu amortir au cours des années pendant lesquelles ils l'avaient exploité allégrement. Ils ont refusé de me donner ce chiffre. La CCT a refusé de me donner ce renseignement également. J'ai alors suivi toute la procédure pour poser la question au conseil exécutif. Là aussi, on a refusé de me répondre. À mon avis, la compagnie de chemin de fer a récupéré trois fois le prix de l'embranchement mais ils décidaient de l'abandonner parce que, tout à coup, la mine et l'élévateur ne le finançaient plus comme ils l'avaient fait pendant les années antérieures.

Si ce projet de loi avait été en vigueur, j'aurais pu m'adresser au ministre et lui demander pourquoi il n'était pas possible d'obtenir ce renseignement. Il m'aurait répondu oui ou non, mais au moins c'est le ministre, qui est responsable devant la population, qui aurait pris la décision. J'aurais pu alors m'adresser à mes électeurs et leur dire que le ministre ne voulait pas donner le renseignement. Ils auraient su comment se comporter envers le ministre ou le député à la prochaine élection.

[Texte]

The way it is now, you cannot do a thing. The CTC makes a ruling and that is it. You cannot even fire them. That is why I think the present legislation is an improvement over the last. However, I am not here to convert you. I just wanted to give you that view.

Mr. Alan Harris (General Manager, Manitoba Trucking Association): If I could just respond briefly, it has been our experience that in some cases CTC decisions have been altered. The way things look in the case I cited, within the next few years probably it will be altered again. It has not been conducive to good planning.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman. I noticed one of your companies, Western Co-operative Fertilizers, reacted to the 1985 CTC cross-country hearings which were asking Canadian companies to react to the Staggers Act on domestic freight rates. They were in agreement with things like competitive line rates and captive shippers. On page 6 of your brief, I see you do not think they are such a good idea.

I do not want to confuse it with the Western Grain Transportation Act. As others have said, if you see anomalies between the two, this proposed act and that one, we would like to hear about it. It seems to me you are representing another company. We have heard from companies like them on this tour. The fertilizer companies and resource-based companies in the west all seem to be very supportive of these kind of things. Yet, here is a company you are controlling. I do not know what your interest in it is, but it must be considerable. Do you see you have a bit of conflict of interest?

Mr. Harris: To clarify our position on competitive line rates and captive shippers, I think if you read our brief, there is one point where I say we are not opposed to seeing the railways subjected to competition. The competitive line rates provisions, particularly as they relate to resource industries and captive shippers, have some appeal. They do not directly affect us, but I have some sympathy for the people in those industries.

• 1040

Mr. Clifford: You have an interest in this company.

Mr. Arason: We have an interest in Western Co-op Fertilizers of approximately 20%.

[Traduction]

Avec le mode de fonctionnement actuel, nous ne pouvons rien faire. La CCT prend une décision et c'est tout. On ne peut même pas les mettre à la porte. C'est la raison pour laquelle je pense que ce projet de loi constitue une amélioration par rapport à la législation précédente. Je ne suis toutefois pas ici pour vous convaincre. Je voulais juste vous faire part de cette expérience.

M. Alan Harris (directeur général, Manitoba Trucking Association): Je peux peut-être répondre très brièvement à ceci. Il arrive, d'après l'expérience que nous en avons, que les décisions de la CCT soient modifiées. Étant donné la façon dont les choses se présentent dans le cas que j'ai évoqué, je suppose que ce sera encore modifié d'ici quelques années. Cela n'a pas permis de procéder à une bonne planification.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Clifford, la parole est à vous.

M. Clifford: Merci, monsieur le président. J'ai constaté qu'une de vos sociétés, *Western Co-operative Fertilizers*, avait participé aux audiences publiques que la CCT a tenues à travers le pays en 1985, alors qu'elle demandait aux sociétés canadiennes de faire part de leurs réactions quant aux effets de la Loi Staggers sur les prix intérieurs du transport des marchandises. Ils étaient alors d'accord avec des éléments comme les prix de ligne concurrentiels et les expéditeurs captifs. Or, je constate à la page 6 de votre mémoire, que vous ne semblez pas trouver qu'il s'agit là de très bonnes idées.

Je ne veux pas instaurer de confusion avec la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Comme d'autres l'ont dit, si vous percevez des anomalies entre les deux, entre le projet de loi et celle-ci, nous aimerions le savoir. J'ai l'impression que vous représentez une autre société. Nous avons entendu d'autres sociétés comme celle-ci lors de ce voyage. Il semble que toutes les entreprises fabriquant des engrais et exploitant des ressources, dans l'ouest, soient très favorables à ce genre de choses. Voici pourtant une société que vous contrôlez. Je ne sais pas quels intérêts vous y avez, mais je suppose qu'ils sont considérables. Avez-vous un peu l'impression d'être en conflit d'intérêt?

M. Harris: Pour préciser notre position sur les prix de ligne concurrentiels et les expéditeurs captifs, je vous renverrais à notre mémoire. Il y a un endroit où je dis que nous ne sommes pas opposés à ce que les compagnies de chemin de fer soient soumises à la concurrence. Des dispositions sur les prix de ligne concurrentiels, en particulier dans la mesure où elles touchent les industries de ressources et les expéditeurs captifs, présentent un certain intérêt. Elles ne nous touchent pas directement mais j'éprouve de la sympathie pour les gens de ces secteurs d'activité.

M. Clifford: Vous avez des intérêts dans cette société.

M. Arason: Je crois que nos intérêts dans *Western Co-op Fertilizers* sont d'environ 20 p. 100.

[Text]

The specific concern I had raised—and I have been led to understand the fertilizer institute supported the provision, particularly when it came to confidential contracts—is that confidential contracts do not appear to be in our interest. We much prefer the distance-related rate structure we have under grain where everything is open. Even the current provisions for changing the rates are an open process with appeal provisions and so forth.

We would favour having those kinds of safeguards, which is the position we are putting forward. In spite of the fact we have a 20% interest in WCFL, it does not necessarily mean they listen to everything we say, or vice-versa. It is a management of a business operation and we are looking at it from a policy position of our organization.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Arason, for your brief and the your oral presentation. I wish you could get on a plane now and catch up to your boss and Mr. Mayer; it would be a delightful treat for having made a very good presentation.

Colleagues, we are still running half an hour behind, but we have an interesting situation. The next witness is the International Association of Machinists and Aerospace Workers. Mr. Hugh Mawhinney is here and has been waiting patiently. He has agreed to come to the table with another group that our colleague, Mr. Blaikie, asked to see if we could put on the agenda, so along with them, with their consent, is the Manitoba Legislative Committee of the Canadian Railway Labour Association.

Mr. H. Mawhinney (General Chairman, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Thank you very much, Mr. Chairman. We are here today to show the concerns of our organization. This will be a follow-up to our national office, which made a presentation to your committee. We just want to show you the concerns are here in the west as well as our national office. We would like to thank the committee for allowing us to present the views of the International Association of Machinists and Aerospace Workers and its 62,000 Canadian members on the government's new transportation legislation.

Basically we are here to show our concerns on deregulation. One of our main concerns is that we believe it will mean a loss of jobs. Of course, we do highlight a little bit on the trucking end of it.

• 1045

As far as we are concerned, we urge this committee to reject Bills C-18 and C-19 so that a more thorough study of the Canadian transport system can be taken on. If there

[Translation]

Le problème que j'ai soulevé, et j'ai cru comprendre que l'Institut de recherche sur les engrais a la même opinion, en particulier des contrats confidentiels, et que ces contrats confidentiels ne semblent pas au mieux de nos intérêts. Nous préférons de beaucoup une structure de prix qui soient fonction de la distance et où tous les éléments de l'entente sont ouverts. Même les dispositions actuelles pour les modifications de prix constituent un processus ouvert, avec des possibilités d'appel, etc.

Nous aimerions qu'on conserve ce genre de parapet. C'est la position que nous avons adoptée. Même si nous détenons 20 p. 100 du capital de WCFL, cela ne signifie pas nécessairement qu'ils écoutent tout ce que nous disons, ou vice-versa. Ses dirigeants sont les gestionnaires d'une entreprise et nous nous y intéressons du point de vue de la politique de notre organisation.

Le président: je tiens à vous remercier, monsieur Arason, pour votre mémoire et votre présentation. Je souhaiterais que vous puissiez maintenant prendre l'avion et rattraper votre patron et M. Mayer. Ce serait une excellente récompense pour la qualité de votre présentation.

Chers collègues, nous avons toujours une demi-heure de retard. Nous faisons face maintenant à une situation intéressante. Le prochain témoin est l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. M. Hugh Mawhinney est ici et attend fort patiemment. Il a accepté de se présenter devant nous en même temps qu'un autre groupe que notre collègue, M. Blaikie, a demandé à inscrire à l'ordre du jour. En même temps que l'AIMTAA, nous entendrons donc le Comité législatif du Manitoba de l'Association des syndicats des cheminots du Canada.

M. H. Mawhinney (président, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous sommes ici aujourd'hui pour vous faire part des inquiétudes de notre organisation. Nous informerons notre bureau national, qui s'est déjà présenté devant vous, du déroulement de cette journée. Nous voulons vous démontrer que l'Ouest ressent aussi ces inquiétudes, tout comme notre bureau national. Nous tenons à remercier le Comité pour nous avoir permis d'exprimer des opinions de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, et de ses 62,000 membres canadiens, à propos de la nouvelle législation du transport du gouvernement.

Nous voulons essentiellement vous faire part de nos inquiétudes face à la déréglementation. Ce qui nous tracasse le plus, c'est que nous croyons qu'elle se traduira par des pertes d'emplois. Nous insisterons bien sûr un peu plus sur les effets qu'elle aura sur le secteur du camionnage.

En ce qui nous concerne, nous demandons vivement au Comité de rejeter le projet de loi C-18 et C-19, afin qu'on puisse procéder à une étude plus détaillée du système

[Texte]

are any questions at all on it, at this time I will hand over the mike to my good friends here. They can do their little number. Then there may be questions that will cover both.

Mr. C. G. Hainsworth (Chairman, Manitoba Legislative Committee, Canadian Railway Labour Association): Our concerns are basically the same as those of the Machinists, who are worried about loss of jobs. We are worried about loss of branch lines without the proper consideration being given whether they are serving a purpose and related things. We are worried about the cost and whether there is too much cost-cutting with rolling stock maintenance, track maintenance, and similar concerns. As for branch-line abandonment in Manitoba, we feel there should continue to be safeguards before they are removed.

We are also worried, of course, that the regulations, rules and what not will not be done with due care and consideration, although I know there have been undertakings by this committee that there will be no let-down in the rules. We are concerned that deregulation in the trucking industry will have results similar to those discovered in California, where trucking became much more unsafe. As Manitoba citizens, of course we are concerned about it.

We are worried about the effect of deregulation on east-west links. We are worried that they will become more north-south links rather than east-west. We are concerned that the rail traffic will, for instance, go south from Winnipeg to Minneapolis and then use American lines to get back up into, say, Vancouver or similarly to Montreal. This is a quick rundown.

The Chairman: I want to thank you too, Mr. Hainsworth, for giving the summary of your short brief and for summarizing the position, which has been presented to us before in other parts of the country. Your concerns are very deep. You are not advancing any amendments because you would like the committee to report the bill null and void in effect or to make it defunct. So we have the focus and I understand the focus. We now have the questioners who may define the focus even more. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I want to first of all thank you for taking the time to come to speak with us and to present briefs. There have been concerns expressed, as I think you are doing through your two briefs, about the loss of jobs and job security that will happen if deregulation comes according to Bills C-18 and C-19. Would you have any suggestions? We have heard people who would like to see some provision for job protection and job security in this legislation? I know you were saying that you oppose this legislation and that

[Traduction]

canadien de transport. Si vous n'avez pas de question pour l'instant, je passerai la parole à mes amis. Après leur présentation, peut-être aurez-vous des questions qui nous concerneront tous deux.

M. C. G. Hainsworth (président, Comité législatif du Manitoba, Association des syndicats de cheminaux du Canada): Pour l'essentiel, nos inquiétudes sont les mêmes que celles des machinistes qui s'inquiètent de pertes éventuelles d'emplois. Nous nous inquiétons de la disparition d'embranchements sans qu'on se soit sérieusement demandé s'ils ont une utilité. Nous nous inquiétons des coûts et nous demandons s'il y a trop de coupures de coûts dans les domaines de l'entretien du matériel roulant, de la voie, et d'autres questions de même nature. En ce qui concerne les abandons d'embranchements au Manitoba, nous croyons qu'il devrait continuer à y avoir des mesures de protection avant qu'ils ne disparaissent.

Nous nous inquiétons bien sûr aussi de la réglementation, des règlements et de tout ce qui ne sera pas fait comme il convient, même si je sais que ce comité s'est engagé à ce que les règlements n'amènent pas de déception. Nous nous inquiétons de savoir si la déréglementation dans le secteur du camionnage aura des résultats comparables à ceux découverts en Californie, où le camionnage est devenu beaucoup moins sécuritaire. Cela nous préoccupe comme citoyens manitobains.

Nous nous inquiétons des effets de la déréglementation sur les liaisons entre l'Est et l'Ouest. Nous nous demandons si ce ne seront pas les liaisons nord-sud qui seront privilégiées au détriment des liaisons est-ouest. Nous craignons par exemple que le trafic ferroviaire se dirige, par exemple, vers le sud de Winnipeg jusqu'à Minneapolis, puis utilise des voies américaines pour revenir en direction de Vancouver ou, de la même façon, de Montréal. Ce serait là une diminution rapide.

Le président: Je tiens à vous remercier également, monsieur Hainsworth, pour nous avoir fait ce résumé de votre bref mémoire et de nous avoir rappelé votre position, qui nous a déjà été présentée dans d'autres parties du pays. Vos préoccupations sont très sérieuses. Vous ne proposez pas de modification parce que vous aimeriez que le Comité déclare ce projet de loi nul et non-avenue ou l'enterre. C'est donc votre approche et je la comprends. Il se peut maintenant que les députés présents veuillent approfondir davantage votre position en vous posant des questions. Monsieur Robichaud, la parole est à vous.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à tous vous remercier d'avoir pris le temps de venir nous faire cette présentation et nous remettre vos mémoires. On s'est déjà inquiété, comme vous le faites je crois dans vos deux mémoires, des pertes et de la sécurité d'emploi que la déréglementation pourrait amener par suite de l'adoption des projets de loi C-18 et C-19. Auriez-vous quelques suggestions à nous faire? Certains des témoins venus devant nous nous ont dit qu'ils aimeraient voir des dispositions sur la protection et

[Text]

we should stop right here and go easy. But you know as well as I do that it has been through second reading in the House, it is in committee, it will be going back into the House and it will probably be legislated before too long. So my question to you is: Would you have any suggestions as to how, even if you do not agree with the bill, we could have minimum provisions and therefore job security to protect workers?

• 1050

Mr. Hainsworth: One of the things we can see as a licensing. . . We realize, of course, is in Privy Council at the moment, and it is supposedly coming out shortly, but we have been listening to that for three years. That is basically running trade, and it is one of the ways we could see there would be job protection.

We are also concerned, and we have expressed our concern before the courts on the Stettler case, that the trains would be operated by non-qualified employees.

Mr. Mawhinney: As far as the group of people I represent is concerned, we would like to see more work done in the railway shops, because we are finding out the railways are increasingly bringing up equipment from the United States. When it goes, they use it here and then take it back to the United States and get it repaired there, so we would like to see something.

Mr. Robichaud: Are you saying the Canadian railways are having equipment repaired in the United States at this moment?

Mr. Mawhinney: They rent equipment and bring it up here, use it in Canada, and when it needs repair, they send it back across the line to be repaired there because the cost is less.

Mr. Robichaud: Are they renting many locomotives?

Mr. Mawhinney: There are quite a few locomotives, and also other equipment to move boxcars and stuff like that.

Mr. Robichaud: Would it be possible to receive that information from you?

Mr. Mawhinney: Yes, I am sure we can put some information together and get it to the committee.

Mr. Robichaud: I would appreciate that.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, just on the question of rented rolling stock, we had evidence before the committee a couple of weeks ago when the Canadian Railway Supply Industry appeared before the committee. They referred to the fact that thousands upon thousands of

[Translation]

la sécurité de l'emploi d'incorporées à cette législation. Je sais que vous nous avez dit que vous vous opposez à cette législation, et que nous devrions nous interrompre immédiatement. Vous savez toutefois tout autant que moi que ce projet de loi est passé en deuxième lecture devant la Chambre, qu'il est en comité, qu'il retournera devant la Chambre des communes et qu'il sera probablement adopté d'ici peu. La question que je vous pose est donc de savoir si vous avez des suggestions, même si vous n'êtes pas d'accord avec le projet de loi, sur la façon dont nous pourrions y incorporer des dispositions minimum sur la sécurité d'emploi pour protéger les travailleurs?

M. Hainsworth: Une des choses qui seraient possibles serait un mécanisme d'attribution de licences. . . Nous savons, bien sûr, que le Conseil Privé étudie cette question en ce moment et que nous devrions en entendre parler sous peu. Nous attendons toutefois depuis trois ans. C'est le déroulement normal des choses et c'est là une des façons qui, à notre avis, pourrait permettre la protection des emplois.

Nous nous inquiétons aussi, nous l'avons dit devant les tribunaux dans le cas Stettler, que ce soit des employés non-qualifiés qui fassent fonctionner les trains.

M. Mawhinney: En ce qui concerne le groupe que je représente, nous aimerions qu'on fasse davantage de travail dans les ateliers et les compagnies de chemin de fer, parce que nous constatons que les compagnies de chemin de fer font réparer de plus en plus de matériel aux États-Unis. Elles se servent des matériels ici, puis vont le faire réparer aux États-Unis. Nous aimerions qu'on fasse quelque chose à ce propos.

M. Robichaud: Voulez-vous dire que les compagnies de chemin de fer canadiennes font, maintenant, réparer du matériel aux États-Unis?

M. Mawhinney: Elles louent du matériel pour s'en servir ici, au Canada. Quand il faut le réparer, elles le renvoient de l'autre côté de la frontière parce que cela coûte moins cher.

M. Robichaud: Est-ce qu'elles louent beaucoup de locomotives?

M. Mawhinney: Il y a pas mal de locomotives, et aussi d'autres matériels comme des wagons couverts et des choses de ce genre.

M. Robichaud: Pourriez-vous nous transmettre ces renseignements?

M. Mawhinney: Oui, nous pourrions certainement regrouper des renseignements à ce sujet et vous les faire parvenir.

M. Robichaud: J'aimerais beaucoup.

M. Blaikie: Monsieur le président, en ce qui concerne la location de matériel roulant, nous avons déjà eu des preuves à cet effet il y a quelques semaines comme nous avons entendu la *Canadian Railway Supply Industry*. Ils ont fait allusion au fait que des milliers et des milliers de

[Texte]

boxcars are rented from the United States. I referred to the 4,000 rail boxes that were leased by the CNR, and they told me that was only a fraction of what was being leased by Canadian railways from American sources, so there is some evidence on that before the committee already, Mr. Chairman.

I have two concerns. The first one has to do with the safety, and the fact that if the railways are put in the position where they are made to compete with each other on the cost side in an irrational way as a result of one having to compete with the other, and also having to compete with American railways as a result of the mandated joint line use at a competitive line use that is provided for in this legislation. . . My concern is that in this new, so-called competitive environment there would be pressure on the railways and on airlines and for that matter, and in the area of trucking.

I want to ask the machinists' representatives, with respect to rail and air, whether there would be pressure on employees to clear equipment as safe, or as operational, when it might in a less competitive environment. . . Equipment might be held over for repair or maintenance or whatever. There has been some suggestion that employees, in this new competitive environment, be given the legislated right to refuse to certify equipment as safe; that they be given some protection from pressure from owners and management in a new competitive environment to certify equipment as safe when perhaps it would not be.

I wonder if you have given some thought to that, particularly the machinists.

Mr. Mawhinney: Yes, we have, Mr. Blaikie, and certainly we would welcome some type of coverage. If it is going through, we would certainly welcome something to cover the employees on that, because more and more these days management is putting pressure on our employees to get the work out and be more competitive. Of course they are telling us that at the bargaining table, and this is one of the things they say. They must have relaxation on our work rows and all the way through so that they can compete better.

• 1055

Mr. Blaikie: Another concern I have, Mr. Chairman, and I think it is something that all Winnipeggers should be concerned about, is that with the provisions of mandated joint-line use, or competitive access, you could have a lot of traffic which now goes through Winnipeg to Symington Yard or through the CPR yard, going right around Winnipeg in the form of going through to the United States.

[Traduction]

wagons fermés sont loués aux États-Unis. Ils ont parlé des 4,000 wagons fermés que loue le chemin de fer du Canadien National et nous ont dit que ce n'était là qu'une partie du matériel loué par les compagnies de chemin de fer canadiennes aux États-Unis. Le Comité dispose donc déjà de renseignements à se sujet, monsieur le président.

Deux choses me préoccupent. La première concerne la sécurité et le fait que les compagnies de chemin de fer sont mises dans une situation où elles doivent faire concurrence entre elles par les coûts, de façon irrationnelle, parce qu'elles doivent se faire concurrence une à l'autre et en même temps aux compagnies américaines. C'est là le résultat de l'utilisation commune des voies obligatoires en vertu de l'utilisation concurrentielle de celles-ci que prévoit cette législation. . . Ce qui m'inquiète est que ce nouveau milieu concurrentiel comme on l'appelle, exercera des pressions sur les compagnies de chemin de fer et sur les compagnies aériennes, et dans ce domaine sur le secteur du camionnage également.

Je veux demander aux représentants des machinistes, en ce qui concerne le transport aérien et par rail, s'il pourrait y avoir des pressions exercées sur les employés pour déclarer du matériel sécuritaire, ou opérationnel, alors que si le milieu était moins concurrentiel. . . Peut-être alors retiendra-t-on le matériel pour procéder à d'autres réparations ou à d'autres travaux d'entretien. Certains ont proposé que les employés, dans ce nouveau contexte concurrentiel, devraient se voir conférer par la loi, le droit de refuser de certifier que l'utilisation d'un bien équipement est sécuritaire. Cela les protégerait des pressions que les propriétaires et la direction pourraient être tentés d'exercer sur eux, en ce nouveau milieu concurrentiel, pour certifier que le matériel est sécuritaire quand il ne l'est peut-être pas.

Je me demande si c'est une question qui a retenu votre attention, en particulier les machinistes.

M. Mawhinney: Bien sûr que oui, monsieur Blaikie, et nous aimerions très certainement qu'on s'y intéresse. Si ce projet de loi doit suivre le processus normal, nous aimerions certainement que les employés bénéficient d'une protection à ce titre, parce que la direction exerce de plus en plus de pression sur nos employés pour que le travail soit fait rapidement et pour être concurrentiel. Bien sûr, c'est ce qu'ils nous disent à la table des négociations. C'est une des choses qu'ils nous racontent. Les sociétés doivent relâcher la pression sur nos membres et sur tout le personnel pour qu'elles puissent mieux faire face à la concurrence.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'ai une autre source d'inquiétude, je crois qu'il s'agit d'une chose dont tous les citoyens de Winnipeg devraient se préoccuper, il s'agit des dispositions relatives à l'utilisation obligatoire des lignes conjointes, ou l'accès concurrentiel. On pourrait voir une bonne partie du trafic qui passe maintenant par Winnipeg pour se diriger vers Symington Yard ou par la gare de trillage du Canadien Pacifique, contourné Winnipeg et passé par les États-Unis.

[Text]

We know it would be possible under this new legislation for traffic which now originates in Alberta or British Columbia to cross the border in Montana and be shipped to destination points in the United States on American lines.

It would seem to me that no Winnipegger in his right mind could be in favour of this particular proposal because so many railway jobs and railway-related jobs are at stake.

• 1100

If we have we heard anything clearly, Mr. Chairman, we heard from the Canadian railway supply industry just how many jobs are indirectly related to the rail industry in this country. I would think that should be a primary concern of the rail unions in Winnipeg—not only for the sake of their own jobs, but for the sake of the economy of Manitoba and all the other related jobs. I would hope that is a position strongly felt and taken by both the groups which are before us at this point.

Mr. Mawhinney: As I said, Mr. Chairman, our brief touched on a lot of those items and certainly it is a concern to those people in Manitoba, because we are just such a short distance from the border here and this type of thing could happen.

Mr. Hainsworth: As mentioned in our brief, we are very concerned and we see it already happening, as a matter of fact. The north-south traffic is increasing and has been for the last couple of years.

Mr. Blaikie: I think the point on this, Mr. Chairman, for the sake of people in Winnipeg, is that it is not just a question of traffic coming into Winnipeg and then going south to Minneapolis and across the northeastern United States.

It is a question of traffic not going through Winnipeg at all—not even getting to Winnipeg—of being diverted into the United States much earlier than Winnipeg so that the problem is even more serious than whatever north-south concerns there may exist about the trends that are now in place of traffic going from Winnipeg to Minneapolis. We are talking about a much more serious situation than that.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Mawhinney and I have met before and have had some interesting discussions.

I noticed in your brief that you make reference under rail transport and it almost seems to be a suggestion that you and maybe other Canadians are accepting the demise of the rail industry.

I noticed in your second line, you say of the impact of Bill C-18 that it will hasten the demise of the rail transportation, and a little further you go on to say that

[Translation]

Nous savons qu'il serait possible, en vertu de cette nouvelle loi, que le trafic qui provient actuellement de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique traverse la frontière au Montana qu'il soit acheminé jusqu'à sa destination aux États-Unis sur des lignes américaines.

Il me semble qu'aucun citoyen de Winnipeg est censé ne pourrait favoriser cette proposition particulière parce qu'elle met en jeu de trop nombreux emplois directs et indirects dans le secteur ferroviaire.

Si j'ai bien compris, monsieur le président, le secteur canadien de l'Approvisionnement des chemins de fer nous a affirmé qu'au pays il y avait un nombre impressionnant d'emplois indirectement reliés au secteur ferroviaire. Je pense que cela devrait préoccuper en premier lieu le syndicat du chemin de fer de Winnipeg, non seulement pour la sauvegarde de leur propre emploi, mais également pour la sauvegarde de l'économie du Manitoba et de tous les autres emplois connexes. J'espère qu'il s'agit d'une position fermement partagée et prise par les deux groupes qui comparaissent actuellement devant nous.

M. Mawhinney: Comme je l'ai indiqué, monsieur le président, notre mémoire aborde un grand nombre de ces points et cela préoccupe certainement les gens du Manitoba, parce que nous sommes si près de la frontière ici et que ce genre de chose pourrait survenir.

M. Hainsworth: Comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire, nous sommes très préoccupés et nous constatons qu'en fait, cela se produit déjà. Le trafic nord-sud augmente, comme il a déjà augmenté au cours des dernières années.

M. Blaikie: Monsieur le président, je pense, pour ce qui est des gens de Winnipeg, il ne s'agit pas seulement du trafic qui se rend à Winnipeg et se dirige ensuite vers le sud jusqu'à Minneapolis, puis traverse au nord-est des États-Unis.

C'est que le trafic ne passe pas du tout par Winnipeg, ne se rend même pas à Winnipeg, car il est détourné vers les États-Unis bien avant d'arriver à Winnipeg. Le problème est donc beaucoup plus grave que les tendances du trafic nord-sud qu'on a pu relever actuellement concernant le trafic qui va de Winnipeg à Minneapolis. Il s'agit d'une situation beaucoup plus grave que cela.

Le président: Merci, monsieur Blaikie. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Je vous remercie beaucoup monsieur le président. M. Mawhinney et moi nous sommes rencontrés auparavant et nous avons eu quelques discussions intéressantes.

J'ai remarqué dans votre mémoire que vous faites allusion au transport ferroviaire et il me semble que vous laissez entendre que vous, et peut-être d'autres canadiens, acceptez la mort de l'industrie ferroviaire.

J'ai remarqué en deuxième lieu que vous affirmez que le projet de loi C-18 aura pour effet de précipiter la mort du transport ferroviaire et, un peu plus loin, vous ajoutez

[Texte]

rail employment has been declining steadily for the last three decades and Bill C-18 is likely to accelerate that decline.

There is no question; from 120,000 people down to 65,000 with some projected cuts of another 15,000 or so, that is true. Do you see anything in Bill C-18 that might just give the rail an opportunity to get some of their market back? Now, I know the railways are both predicting—CP is saying \$700 million and CN is saying \$1.2 billion and so on—do you see anything in there with regard to the competitive nature and the provisions for that which might enable them to get some of this back and halt the demise?

Mr. Mawhinney: No, I do not see anything.

Mr. Cochrane: So you just feel that it is negative as far as the railway, but you do project that it is going to decline anyway?

Mr. Mawhinney: The railways have already made their announcement. As you know, they have met with all the unions and they have told them in no uncertain terms that they are going to cut their thing back to 35,000—that is their total staff. And it is only 10 years ago that we were just close on 100,000.

You, Mr. Cochrane, are very familiar with the Moncton situation. And certainly we are concerned with that type of thing. I am a national negotiator and at the moment, the railways are sitting across the table crying poverty; that deregulation is going crucify them. They have 17 concessions there and they will not move one of them off the table because they say deregulation is going to put them out of business. That is what they are telling us.

Mr. Cochrane: Yes, and I see you are picking up their battle cry in this regard.

Okay, I guess when we get to that and we look at it—and I am glad you mentioned it, because of course, you know it is a concern of mine. You say you are very concerned with jobs and I agree. We are also very concerned with regional development in this particular bill and there is an aspect of that. We know about the problem we have in Moncton, and it is not your doing or mine. There is no question; the ultimate responsibility has to rest with the government.

• 1105

I am kind of bootlegging on our time because I want to get this answer. We saw the two unions, who were into an awkward situation nationally, make a decision. There is no question we disagree with it. It was to be a position to negotiate and to save that particular location. We are now

[Traduction]

que l'emploi dans le secteur ferroviaire a diminué régulièrement au cours des trois dernières décennies et que le projet de loi C-18 ne fera probablement qu'accélérer cette chute.

Il ne fait aucun doute qu'il y a déclin: le nombre d'emplois dans le secteur est passé de 120,000 à 65,000, et on prévoit une autre réduction d'environ 15,000 emplois. Voyez-vous dans le projet de loi C-18 les dispositions qui permettraient au secteur du chemin de fer de reconquérir une part du marché? Maintenant, je sais ce que les deux sociétés de chemin de fer prévoient, le Canadien Pacific parle de 700 millions de dollars et le CN de 1,2 milliard de dollars ainsi de suite. Est-ce que vous voyez quelque chose dans ce projet de loi, en ce qui a trait à la concurrence et aux dispositions qui vont en ce sens, qui leur permettraient de récupérer une partie de ces sommes et d'éviter la mort du secteur?

M. Mawhinney: Non, je ne vois rien qui va en ce sens.

M. Cochrane: Vous estimez donc qu'il s'agit d'un projet de loi négatif en ce qui concerne le chemin de fer, mais est-ce que vous prévoyez que le déclin va se poursuivre de toute façon?

M. Mawhinney: Les sociétés de chemins de fer ont déjà fait part de leurs intentions. Comme vous le savez, elles ont rencontré tous les syndicats et leur ont dit, en terme non équivoque, qu'elles allaient réduire leur effectif à 35,000, il s'agit de leur effectif total. Il y a à peine 10 ans, l'effectif total se chiffrait à près de 100,000 personnes.

Monsieur Cochrane, vous connaissez très bien la situation à Moncton. Et ce genre de situation nous préoccupe certainement. Je suis un négociateur national et, actuellement, les sociétés de chemins de fer sont assises à la table des négociations et crient famine; elles affirment que la déréglementation va les ruiner. Elles demandent 17 concessions et elles n'en enlèveront aucune parce qu'elles affirment que la déréglementation va les mener à la faillite. Voilà ce qu'elles nous disent.

M. Cochrane: Oui, et je vois que vous vous joignez à elle à cet égard.

D'accord, je pense que lorsque nous en arriverons là et nous examinerons tout cela, et je suis content que vous mentionniez cela, parce qu'évidemment, vous savez que cela m'intéresse au plus haut point. Vous affirmez que vous vous préoccupez des emplois et je suis d'accord avec vous. Dans ce projet de loi particulier, nous nous intéressons également au développement régional et il faut également tenir compte de cet aspect. Nous connaissons le problème à Moncton et vous n'y êtes pour rien et moi non plus. Que c'est le gouvernement qui doit finalement prendre la responsabilité.

Je prends un peu de notre temps parce que je veux obtenir cette réponse. Nous avons vu deux syndicats qui, dans l'ensemble du pays, se trouvaient dans une situation embarrassante, prendre une décision. Nous n'étions certainement pas d'accord avec cette décision. Il fallait

[Text]

up against it and I am hoping you will win. How strong is the IAM, which was very strong when it made its decision about Moncton and so on, prepared to be in the future if, let us say, the last outstanding issue on the table is Moncton? Will the people in the other parts of the country that made decisions affecting Moncton's future be as determined in that regard as they have been in the past?

Mr. Mawhinney: Mr. Cochrane, you are probably familiar with the negotiations just a few weeks ago when the machinist organization was one of the unions to present what we thought was a good proposal to the railways, to get around a problem we have in Moncton.

We received a letter back from Mr. Crosbie just a couple of days ago. I have not had a chance to follow it up, but I can tell you that Mr. Crosbie, in his answer, has certainly not received the information from the railways or from his own government on our proposal. He is way out in left field on what we proposed and he is telling us that he can do nothing about it. Yet, what we would like to do—and we have asked your office, we have asked the government, why the unions could not meet with that third party, General Electric. We cannot meet with them.

We would like to talk to them and tell them that we see we can help them, but the government will not bring CGE—I do not know whether they can do it, but I certainly feel they can. They will not bring CGE to the table in front of the unions.

We are talking to Canadian National Railways. The railways are giving us the answer that CGE is telling them. We give them a good proposal to keep the Moncton shops open and we got a flat no on it. We do not think CGE really was told the proper story.

Mr. Cochrane: Just as I go, I know about the proposal. It is the same one and it has been around. It has not really changed. Do you have a copy of his answer in your proposal?

Mr. Mawhinney: I do not have it with me, but I will certainly get it for you.

Mr. Cochrane: You know the situation is such that it is damned desperate. Your people and my people are unfortunately going to be unemployed to a greater magnitude than is absolutely necessary. Certainly, if I can comply and assist in that role, I will.

If you can get me the information, I am sure that between the Premier and me we can attempt to see if there is any opportunity to get those parties together. If you legitimately do—and I think in most cases, you do—have the concern for the worker, then there may be an

[Translation]

négocier et sauver cet endroit particulier. Nous sommes maintenant au pied du mur et j'espère que vous allez gagner. Quel sera le degré de fermeté de l'AIM, qui a été très ferme lorsqu'elle a pris sa décision concernant Moncton, si, disons, la dernière question en suspens à la table de négociation est celle de Moncton? Est-ce que les gens des autres coins du pays qui ont pris des décisions touchant l'avenir de Moncton seront aussi déterminés à cet égard qu'ils l'ont été dans le passé?

M. Mawhinney: Monsieur Cochrane, vous savez probablement ce qui s'est passé au cours des négociations il y a à peine quelques semaines alors que l'organisation des machinistes a été un des syndicats qui a présenté aux sociétés de chemins de fer ce que nous croyons être une bonne proposition pour solutionner le problème de Moncton.

Il y a quelques jours, nous avons reçu une lettre de M. Crosbie. Je n'ai pas eu l'occasion d'y donner suite, mais je peux vous dire que la réponse de M. Crosbie indique qu'il n'a certainement pas obtenu des renseignements sur notre proposition des sociétés de chemins de fer ou de son gouvernement. Il est à cent lieues de ce que l'on propose et il nous informe qu'il ne peut rien faire. Cependant, ce que nous aimerions faire, et nous l'avons demandé à votre Cabinet, nous avons demandé au gouvernement de nous expliquer pourquoi les syndicats ne pourraient pas rencontrer la troisième partie, General Electric. Nous ne pouvons la rencontrer.

Nous aimerions lui parler et lui dire que nous croyons pouvoir l'aider, mais le gouvernement n'amènera pas la CGE aux négociations. Je ne sais pas s'il peut le faire, mais je crois certainement qu'il le peut. Il n'amènera pas la CGE à négocier avec les syndicats.

Nous négocions avec la société des chemins de fer du Canadien National. La société nous transmet la réponse de la CGE. Nous leur faisons une bonne proposition pour maintenir en activité les ateliers de Moncton et on nous transmet une fin de non recevoir. Nous ne croyons pas que la CGE a vraiment obtenu toutes les données.

M. Cochrane: Justement, je connais cette proposition. C'est la même et elle a circulé. Elle n'a pas été vraiment modifiée. Avez-vous une copie de sa réponse dans votre proposition?

M. Mawhinney: Je n'en ai pas une avec moi, mais je peux certainement vous en procurer une.

M. Cochrane: Vous savez que la situation est plutôt désespérée. Vos membres et mes électeurs connaîtront malheureusement un taux de chômage absolument inutile. Évidemment, si je peux aider à résoudre la situation, je le ferai avec joie.

Si vous pouvez m'obtenir ces renseignements, je suis sûr qu'avec le Premier ministre, on pourra tenter de voir s'il n'y a pas moyen de rapprocher ces parties. Si vous vous préoccupez en toute légitimité du sort des travailleurs, et je crois que dans la plupart des cas vous vous en

[Texte]

opportunity for some compromise and some solutions to that. So I look forward to the copies if I can get them.

The Chairman: Thank you. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I have just one very short question to the Railway Labour Association. In your brief, you mentioned that you are alarmed by the current trend to have private enterprise take over short-line railway trackage.

I have to say I was delighted that we did this in one case. CNR was abandoning the line from Dinosaur or Munson, right up to Stettler, about 60 miles, leaving the Alberta grain elevators stranded and all the farmers along that route. This included the towns of Morrin, Raley, Rumsey, Scollard, Big Valley, and Stettler. To go west, you have to go through the canyon of the Red Deer. So when they abandoned that line, the Alberta government gave one gentleman a charter and set up a board of directors. They are getting some federal assistance. They are operating the line. Without doing that, we would have no railway line at all.

I can understand you generally, but there are occasions when I think this experiment may well show that the line should never have been abandoned or will perhaps show that it should have been abandoned. However, it is a three-year trial.

I was just a little alarmed with your statement in that you were possibly referring to the Stettler-Dinosaur line. If you were, I thought you should have that information.

• 1110

Mr. Hainsworth: The Stettler line was part of our concerns. We also felt there had been a considerable lack of training for the various employees; for instance, the operating trades would not be properly trained. It was our clear indication that they had simply trained somebody as quickly as possible to run the locomotives, to be in charge of maintenance of the locomotive and to sweep the stations along the route besides.

To us, it was a considerable compromise of safety to have somebody off the street doing all this, including possibly track maintenance. We know from the International that similar things have happened in the United States. They will have five or six employees doing all the jobs on the entire system, including maintaining the track, running the locomotive, repairing the locomotive, repairing switches, etc. They simply are not qualified to do so.

Mr. Taylor: This has been in operation now for one year. I do not know that there has been an accident of any kind. I am not sure. It is not in my riding, but I know the

[Traduction]

préoccupez, il y a alors sûrement moyen d'établir un compromis de trouver une solution à tout cela. J'attends donc de recevoir les copies pour donner suite à l'affaire.

Le président: Merci. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je n'ai qu'une très brève question à poser à l'Association des syndicats de cheminots canadiens. Dans votre mémoire, vous indiquez que vous vous inquiétez de la tendance actuelle qui voit l'entreprise privée de prendre l'exploitation ferroviaire sur courtes distances.

Je tiens à vous dire que je suis très heureux qu'on a fait cela dans un cas. Le CN a abandonné la ligne reliant Dinosaur ou Munson à Stettler, soit environ 60 milles, ce qui laissait en plan les éleveurs à grain de l'Alberta ainsi que tous les agriculteurs établis le long de la voie. Cela comprenait également les municipalités de Morrin, Raley, Rumsey, Scollard, Big Valley et Stettler. Pour aller vers l'ouest, il fallait passer par le canyon de Red Deer. Aussi, lorsque le CN a abandonné cette ligne, le gouvernement de l'Alberta a accordé une charte à un homme d'affaires et créé un conseil d'administration. Ils ont obtenu de l'aide du gouvernement fédéral. Ils exploitent maintenant la ligne. Si on n'avait pas fait cela, il n'y aurait pas eu de chemin de fer du tout.

Je peux comprendre les grandes lignes de votre argumentation, mais il y a des cas où je pense que l'expérience peut très bien démontrer que la ligne n'aurait jamais dû être abandonnée ou, au contraire, démontrer qu'elle aurait dû être abandonnée. Cependant, il s'agit d'un projet de trois ans.

Votre déclaration m'a un peu inquiété, car j'ai cru que vous pouviez peut-être faire allusion à la ligne Stettler-Dinosaur. Si tel est le cas, je pense que je devais vous faire part de cette information.

M. Hainsworth: La ligne Stettler faisait partie de nos préoccupations. Nous estimons également que les différents employés manquaient grandement de formation; par exemple, les employés préposés à l'exploitation n'auraient pas été correctement formés. Il nous a semblé évident qu'ils allaient simplement former des gens le plus rapidement possible pour faire fonctionner la locomotive, en assurer l'entretien et balayer les gaz situés le long de la voie.

Pour nous, prendre les premiers venus pour faire tout cela, y compris peut-être l'entretien des voies, compromettrait grandement la sécurité. Nous savons, par le syndicat international, que des choses semblables se sont produites aux États-Unis. Ainsi, cinq ou six employés remplissent tous les postes sur tout le réseau, ils entretiennent la voie, font fonctionner les locomotives, les réparent et réparent les aiguillages, etc. Ils ne sont tout simplement pas qualifiés pour faire cela.

M. Taylor: Cette ligne est en opération depuis maintenant un an. Je ne sais pas s'il y a eu un quelconque accident. Je n'en suis pas certain. La ligne n'est pas située

[Text]

area quite well because it was in my provincial riding for a number of years.

But I know that the need was there. Certainly, if they had not done it, the farmers would have been left at great disadvantage and the grain elevators of the Alberta Wheat Pool would have been stranded. I just thought I should mention it. There are occasions, I believe, when this type of experiment is worthwhile.

Mr. Hainsworth: We are certainly not against the line being operated as long as qualified employees are in place.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I want to thank Mr. Mawhinney and Mr. Hainsworth for appearing and for having the two presentations and questions and answers within the general framework of the half-hour. Thank you very, very much for coming and illustrating your concern with your physical presence here today and for supplementing, as Mr. Mawhinney mentioned, the national brief that we also had presented to us.

I now call the next witness, which is the Canadian Interagency Forest Fire Centre, the CIFFC. This brief has been circulated. It is on a very precise point on one clause of the bill.

Mr. C.A. Jeffrey (Director, Canadian Interagency Forest Fire Centre): Thank you, Mr. Chairman. First of all, we would like to say we forwarded our brief and we are happy to have an opportunity to speak with you verbally here.

First, I will introduce the people with me. Mr. Peter Armstrong is the Aircraft Manager for the Fire Centre which is located in Winnipeg. Mr. Gerald Mason is Supervisor of Air Services for the Manitoba Forest Protection Branch.

Forestry is Canada's number one industry, not only in terms of Gross National Product but also in terms of employment opportunity. The protection of our forests from fire is paramount.

Fire history, in particular the devastating fire seasons of 1980 and 1981, required dramatic action by the provincial and federal forest fire control agencies. This action included not only the development of the Canadian Interagency Forest Fire Centre, CIFFC, but also the development of an improved air attack resource, including a national air tanker fleet to combat forest fires.

In 1983 the federal government, together with six provinces, negotiated a co-operative supply agreement under the auspices of the Special Capital Recovery Assistance Program. Twenty-nine CL-215 water bombers were purchased to supplement the existing fleet of forest fire fighting aircraft owned or operated by the provinces

[Translation]

dans ma circonscription, mais je connais très bien la région parce qu'elle a fait partie de ma circonscription provinciale pendant de nombreuses années.

Mais je sais qu'il y avait un besoin. S'ils n'avaient pas fait cela, les agriculteurs auraient certainement subi de graves inconvénients et les silos à grain de l'*Alberta Wheat Pool* auraient été laissés de côté. J'ai simplement pensé qu'il valait la peine de le souligner. Je crois qu'il y a des cas où ce type d'expérience vaut la peine d'être tenté.

M. Hainsworth: Nous ne sommes certainement pas contre l'exploitation de cette ligne tant qu'il y a en place des employés qualifiés.

Le président: Merci, monsieur Taylor. J'aimerais remercier messieurs Mawhinney et Hainsworth pour leur deux présentations pour avoir répondu aux questions à la demi-heure qui leur a été impartie. Je vous remercie beaucoup de vous être déplacés aujourd'hui pour nous présenter vos préoccupations et apporter des précisions, comme l'a indiqué M. Mawhinney, au mémoire national qui nous a également été présenté.

J'appelle maintenant le témoin suivant, qui est le Centre interservice des feux de forêts du Canada, le CIFFC, dont le mémoire a été distribué. Ce mémoire porte sur un point très précis dans les dispositions du projet de loi.

M. C.A. Jeffrey (directeur, Centre interservice des feux de forêts du Canada): Merci, monsieur le président. D'abord, j'aimerais dire que nous avons distribué notre mémoire et que nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous en parler de vive voix.

Premièrement, permettez-moi de vous présenter les personnes qui m'accompagnent. M. Peter Armstrong est le responsable des aéronefs du Centre qui est situé à Winnipeg. M. Gerald Mason est le surveillant des services aériens de la Direction générale de la protection des forêts du Manitoba.

L'industrie forestière est la première industrie en importance du Canada, non seulement pour la part du produit national brut qu'elle représente, mais également les possibilités d'emploi qu'elle offre. La protection de nos forêts contre les incendies est primordiale.

L'historique des incendies de forêts, en particulier les incendies dévastateurs qui ont eu lieu au cours des saisons sèches de 1980 et 1981, ont amené les organismes de contrôle des incendies de forêts des gouvernements provinciaux et fédéral à prendre des mesures vigoureuses. Ces mesures comprenaient non seulement la création du centre interservice des feux de forêts du Canada, le CIFFC, mais également le développement de meilleures ressources de lutte aérienne contre les incendies de forêts, notamment une flotte nationale d'avions citernes.

En 1983, le gouvernement fédéral, ainsi que six provinces, ont négocié un accord d'achat coopératif dans le cadre du programme des projets spéciaux de relance. On a ainsi acheté 29 avions citernes CL-215 pour compléter la flotte existante d'avions pour combattre les incendies de forêts que possèdent ou exploitent les

[Texte]

and the territories. Fourteen of these CL-215s were purchased by the federal government to be operated by the provinces and the territories.

• 1115

The members of CIFFC are government agencies of each province and territory and Parks Canada responsible for the protection of life and property during forest fire fighting operations. All aircraft either owned or contracted by our members for forest-fire-fighting purposes are shared by the provinces and territories under the Mutual Aid Resources Sharing Agreement—we call it MARS—which has been signed by all of the provinces and the federal government. The implementation guidelines of the MARS agreement are amended annually and are included in our submission.

All aircraft operated by our members are covered by liability insurance meeting or exceeding the requirement under present Canadian Transport Commission regulations. The aircraft are maintained as specified by the Department of Transport and the manufacturer. When a fire-fighting aircraft owned or operated by a CIFFC member is dispatched to a forest fire within the boundary of a province or territory, the cost of operating the aircraft may be recovered from the person or organization responsible for igniting the fire if such has occurred and has been proven. Similarly, during periods of high forest fire occurrence in a specific province, fire-fighting aircraft from another province or territory will be despatched to the agency experiencing the fire problem to assist in their fire-fighting efforts.

With due regard to the emergency services provided by our members for the protection of life and property while combatting a forest fire, we would like to make representation to you requesting the term "aerial forest fire management services" be included in subclause 68(2) of Bill C-18, An Act respecting national transportation. This will allow our members to operate both owned and contracted aircraft under the auspices of the MARS agreement and may remove the possibility of a request for interpretation at some later date. We trust this information supplied is adequate for you to favourably consider our request.

The Chairman: Thank you, Mr. Jeffrey, for presenting succinctly a very precise point in this bill. I have Mr. Angus and Mr. Belsher, and the questions are going to be directly relevant to the brief.

Mr. Angus: Mine always are.

Gentlemen, thank you for appearing before us this morning and raising a very important matter. I do need some clarification, though. The wording you suggest, "aerial forest fire management service", could be considered vague by some. What the committee needs to

[Traduction]

provinces et les territoires. Le gouvernement fédéral a acheté 14 de ces CL-215 qui sont exploités par les provinces et les territoires.

Le CIFFC regroupe des organismes provinciaux et des territoires et des services de Parcs Canada responsables de la protection des personnes et des biens pendant les opérations de lutte contre les feux de forêt. Tous les avions affectés à la lutte contre les feux de forêt, qu'ils appartiennent à nos membres ou qu'ils soient loués par eux, sont partagés par les provinces et les territoires dans le cadre de l'accord *Mutual Aid Resources Sharing*, qu'on appelle l'accord MARS, qui a été ratifié par toutes les provinces et le gouvernement fédéral. Les lignes directrices de mise en oeuvre de l'accord MARS sont modifiées chaque année et sont présentées dans notre mémoire.

Tous les aéronefs exploités par nos membres sont couverts par une assurance responsabilité qui répond ou est supérieure aux exigences de l'actuel règlement de la Commission canadienne des transports. Les aéronefs sont entretenus conformément aux directives du Ministère des Transports et du fabricant. Lorsqu'un avion de lutte contre les feux de forêt que possède ou exploite un membre du CIFFC a été envoyé pour combattre un incendie de forêt dans les limites d'une province ou d'un territoire, on peut, s'y on peut le prouver, réclamer les coûts d'exploitation de l'aéronef auprès de la personne ou de l'organisation coupable d'avoir allumé l'incendie de forêt. De même, au cours des périodes qui présentent de hauts risques d'incendies de forêt dans une province donnée, un avion de lutte contre les incendies d'une autre province ou d'un autre territoire pourra être envoyé à l'organisme qui doit combattre le feu de forêt pour l'aider dans ses efforts.

Considérant les services d'urgence fournis par nos membres pour assurer la protection des personnes et des biens lorsqu'ils combattent un feu de forêt, nous vous demandons d'inclure l'expression «services aériens de gestion des feux de forêt» au paragraphe 68(2) du projet de loi C-18, Loi nationale sur les transports. Nos membres pourraient ainsi exploiter un avion qui leur appartient et un avion loué à contrat dans le cadre de l'accord MARS et ils éviteraient ainsi d'avoir à demander une interprétation à une date ultérieure. Nous sommes assurés que les renseignements fournis sont suffisants pour que vous considériez d'un oeil favorable notre demande.

Le président: Merci, monsieur Jeffrey, de nous avoir présenté de manière succincte un point très précis du présent projet de loi. J'ai MM. Angus et Belsher, et les questions porteront précisément sur le mémoire.

M. Angus: Mes questions sont toujours précises.

Messieurs, je vous remercie de vous être présentés devant nous ce matin et d'avoir soulevé une question très importante. Cependant, j'ai besoin d'éclaircissements. L'expression que vous proposez, «services aériens de gestion des feux de forêt», pourrait être considérée comme

[Text]

know is whether you saying only equipment used for the extinguishing of fire should be exempt, or is it any airborne equipment used in the total package, i.e. movement of equipment and personnel onto the site, that should also be exempted?

Mr. Jeffrey: That is correct. I might just point out all of the directors or chiefs of management for Canada agreed at an annual meeting held here in Winnipeg to request this term because it covers the operations we need this for.

Mr. Angus: You are saying that it goes beyond the extinguishment equipment.

Mr. Jeffrey: It would deal with aerial detection, as an example, aerial observation of ongoing fires. You may be observing a fire on which you have no action whatsoever so you are not actually physically combatting it. The term is derived from a glossary of forest fire control terms which deals with two aspects, one being aerial operations and the other one being the fire management operations.

Mr. Angus: I am wondering whether we would also have to consider a definition clause to ensure the information is incorporated. In terms of the extinguishing and the monitoring, I have no problem with it. I am wondering why there is a need to exempt what in effect would be charter aircraft—

Mr. Jeffrey: Or provincially owned aircraft.

Mr. Angus: True, but let us focus on the chartered aircraft. Why would they have to be exempt? Why could they not remain within the context of the bill? What problem does it create for you?

• 1120

Mr. Peter Armstrong (Aircraft Communications Manager, Canadian Interagency Forest Fire Centre): The member agencies also contract water-bombing aircraft, helicopters and other types of aircraft. The MARS agreement allows for the dispatch of contracted water bombers or other types of aircraft to other provinces as well, to assist in a fire emergency.

Mr. Angus: I have no problem with water bombers and helicopters used for dumping chemicals or water or whatever. I am talking about equipment which is used for the movement of personnel and supplies and equipment to a base that is used for fire-fighting. In other words, it is essential to the fire-fighting process but it is not a direct part of it. I wonder why those types of equipment should also be exempt.

Mr. Jeffrey: Many of those types of equipment, be it helicopters or in particular the small aircraft, are dual purpose. A helicopter can bucket water as well as carry passengers or hose or food or communications

[Translation]

vague par certains. Le Comité veut savoir si vous souhaitez voir exempter uniquement l'équipement utilisé pour éteindre l'incendie, ou s'il s'agit également d'exempter tout le matériel aérien utilisé pour l'ensemble des opérations, c'est-à-dire l'acheminement de l'équipement et du personnel sur les lieux.

M. Jeffrey: C'est exact. J'aimerais simplement souligner que tous les directeurs ou chefs de la gestion des incendies du Canada ont accepté, au cours d'une réunion annuelle qui s'est tenue ici à Winnipeg, de demander l'inclusion de cette expression parce qu'elle couvre les opérations qu'ils doivent exécuter.

M. Angus: Vous dites que cela comprend plus que l'équipement de lutte contre les incendies.

M. Jeffrey: Cela comprendrait la détection aérienne, comme, par exemple, l'observation aérienne des feux en cours. Vous pouvez observer un feu sur lequel vous n'agissez pas, de sorte que vous ne le combattez pas vraiment. L'expression est tirée d'un glossaire du contrôle des feux de forêt. Il porte sur deux aspects, le premier étant les opérations aériennes et l'autre les opérations de gestion des feux de forêt.

M. Angus: Je me demande si nous ne devrions pas également envisager une clause de définition pour nous assurer que les renseignements sont intégrés. Pour ce qui est d'éteindre et de contrôler les feux de forêt, cela ne me pose pas de problème. Je me demande, par ailleurs, pourquoi il faut exempter ce qui est en fait un avion affrété.

M. Jeffrey: Ou un avion appartenant à une province.

M. Angus: C'est vrai, mais concentrons-nous sur l'avion affrété. Pourquoi devrait-il être exempté? Pourquoi ne pourrait-il pas être assujéti à la loi? Cela vous pose-t-il un problème?

M. Peter Armstrong (directeur des Communications aériennes, Canadian Interagency Forest Fire Centre): Les organismes membres retiennent également à contrat des services d'avions-citernes, d'hélicoptères et d'autres types d'avions. L'accors MARS prévoit également l'envoi d'avions-citernes de louage et d'autres types d'avions dans les autres provinces afin de donner un coup de main en cas d'incendie.

M. Angus: Je n'ai rien contre le fait que des avions-citernes ou des hélicoptères servent à vaporiser des produits chimiques, de l'eau ou quoi que ce soit. Je pense plutôt au matériel utilisé pour le transport du personnel, des fournitures et de l'équipement jusqu'à un poste de lutte contre l'incendie. Autrement dit, c'est là un aspect essentiel de la lutte contre l'incendie, sans pourtant faire partie directement du processus. Je me demande si ce type de matériel doit aussi être exempté.

M. Jeffrey: Bien souvent, ces matériels, que ce soit des hélicoptères ou plus encore de petits avions, sont polyvalents. Les hélicoptères peuvent déverser de l'eau, mais aussi prendre des passagers ou transporter des

[Texte]

equipment—likewise, Otters, turbo Beavers and so on. The ones that really only have exclusive, one purpose, would be the large air tankers, Canco CL-215s and so on.

I believe the intent of this bill is to exclude them; our concern is that we do not, for some reason in the future. . . and we have specified here as an example, aerial inspection service, which we could consider to be air detection. What we want is to have this term in there so that we are not subject to interpretation at some future date by some board or some committee; that is strictly our intent. Our intent is not to take commercial services that are already licensed to provide that service and exclude them under this. That is not our intent at all, if you understand what I am telling you.

Mr. Angus: I do now. I appreciate that clarification. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Who are your members?

Mr. Jeffrey: Our members are all of the provinces and the federal government which represents the two territories, the Yukon and the Northwest Territories, as well as Parks Canada. They are exclusively our members.

We are a fire centre, and in our package that you will receive we have two brochures for your information, one in English and one in French. It explains the role of the fire centre, how it was developed and what we do. We represent here today all of the forest fire control agencies in Canada.

Mr. Belsher: You are the representative of the agencies.

Mr. Jeffrey: That is correct.

Mr. Belsher: I am just curious as to why you found it necessary to copy Mr. Ouellet, who was a member of this committee, and ignore all the rest of the members of the standing committee.

Mr. Armstrong: When we first heard that there was a committee of review for the bill, we wanted to be sure that we got a hearing. Being new at this, we were not sure who we would make the submissions to in order to be included. We wanted to be sure we covered everyone, just to get a hearing.

Mr. Cochrane: You did not think he was still the Minister, did you?

Mr. Armstrong: No.

The Chairman: I hope you are more efficient in fighting fires.

[Traduction]

tuyaux, de la nourriture ou du matériel de communication. C'est la même chose pour les Otters, les turbo Beavers, etc. Les seuls qui soient vraiment spécialisés à une fin exclusive seraient les grands bombardiers d'eau, les Cancos CL-215 et autres du même genre.

À mon avis, l'intention de la loi est de les exempter. Malheureusement, nous n'avons pas, pour une raison ou pour une autre, et nous l'avons donné à titre d'exemple, de service d'inspection aérienne, que nous pourrions considérer comme des services de détection aérienne. Nous aimerions que le terme même soit inclus dans la loi pour éviter d'être soumis par la suite à l'interprétation d'un comité ou d'une commission. C'est là le sens de notre intervention. Nous ne cherchons nullement à exclure de ces dispositions les services commerciaux qui possèdent déjà un permis de prestation de ce service. Ce n'est absolument pas notre intention, si vous comprenez ce que je veux dire.

M. Angus: Je comprends maintenant. Je vous remercie pour ces éclaircissements. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Qui sont vos membres?

M. Jeffrey: Ce sont les provinces et le gouvernement fédéral qui représente les deux territoires, le Yukon et les Territoires du Nord-ouest, ainsi que Parcs Canada. Ce sont là nos seuls membres.

Nous sommes un centre d'incendie, et dans la trousse que vous recevrez, vous trouverez deux brochures d'information, l'une en anglais et l'autre en français. Ces brochures expliquent le rôle du centre d'incendie, son origine et ses activités. Nous représentons aujourd'hui tous les organismes canadiens de gestion des incendies de forêt.

M. Belsher: Vous êtes le représentant de ces organismes.

M. Jeffrey: C'est exact.

M. Belsher: Je serais curieux de savoir pourquoi vous avez jugé utile de vous adresser à M. Ouellet, qui était membre de notre Comité, et d'ignorer tous les autres membres du Comité permanent.

M. Armstrong: Lorsque nous avons appris qu'un comité avait été mis sur pied pour examiner le projet de loi, nous voulions nous assurer d'obtenir une audience. Par manque d'expérience, nous ne savions pas exactement à qui présenter notre mémoire pour être porté à l'ordre du jour. Nous voulions obtenir une audience et nous adresser au plus grand nombre possible.

M. Cochrane: Vous ne pensiez pas qu'il était encore ministre, n'est-ce pas?

M. Armstrong: Non.

Le président: J'espère que vous êtes plus efficace pour combattre les incendies.

[Text]

Mr. Armstrong: Believe me, I personally had quite a track-down process to go through trying to find out that there was a committee, when it would be meeting, when it would be starting. The old bill was C-126, of course, and the number was changed. We have gone through quite a process to attempt to get a hearing.

Mr. Belsher: I can assure you *Calm Air* in Abbotsford do not seem to have any difficulty in finding us.

Mr. Armstrong: Well, we are here. We did not have any difficulty finding you.

Mr. Robichaud: I just wanted to say that we have no problems with the amendment and that you addressed yourself properly to be sure you would be heard. I suppose you are also preparing for the future, so I congratulate you on that.

The Chairman: You have zeroed in on sections of the bill that we could almost make some determinations on. Some of them obviously are more general and they are going to cause much more difficulty.

Mr. Jeffrey: Right. I do not think you would believe how many times we have gone over this.

The Chairman: I can tell that by the way you have presented it. Thank you very much.

Well, colleagues, I knew that—not that it was not important, but that the quality of the presentation would help to eliminate the quantity of time taken and we have done that, almost. We call the last witness before noon. We are almost back on schedule. I understand a presentation on behalf of the Winnipeg Labour Council is to be presented by Mr. Penner or Mr. Moist.

• 1125

Mr. Paul Moist (First Vice-President, Winnipeg Labour Council): Thank you, Mr. Chairman. With me is Mr. Jim Penner, a delegate to our council. Mr. Penner is a trucker who works for Reimer Expressways in Winnipeg.

I would like to welcome the committee to Winnipeg. The Winnipeg Labour Council appreciates the opportunity to appear before you. For those members of the committee who may not be aware, our council represents 35,000 affiliate members within the boundaries of Winnipeg. They are from all employment sectors, including a healthy representation from the transportation sector. The committee will be hearing more detailed submissions on specific transportation sectors from some of those unions this afternoon. Our comments are general and we will keep them brief.

Should the committee recognize Winnipeg as a major centre for most forms of transportation, coupled with the fact that this proposed legislation deregulates air, truck and rail transport, we believe the impact on the city of Winnipeg will be serious.

[Translation]

M. Armstrong: Croyez-moi, il m'a fallu faire des pieds et des mains pour connaître l'existence du Comité, les lieux d'audience, les dates, etc. L'ancien projet de loi portait le numéro C-126, naturellement, et ce numéro avait changé. Il a fallu bien des démarches pour obtenir une audience.

M. Belsher: Je puis vous assurer que *Calm Air* d'Abbotsford n'a pas eu de difficulté à nous trouver.

M. Armstrong: Quoi qu'il en soit, nous voilà. Mais nous avons eu de la difficulté à vous trouver.

M. Robichaud: Je dois dire que l'amendement ne nous pose pas de problème et que vous avez suivi la bonne filière pour vous faire entendre. J'imagine que vous vous préparez également en prévision de l'avenir, et je vous en félicite.

Le président: Vous avez fait porter l'effort sur les articles du projet de loi au sujet desquels il nous serait sans doute possible de prendre une décision dès maintenant. D'autres articles sont d'ordre beaucoup plus général et nous compliquerons la tâche bien davantage.

M. Jeffrey: Très juste. Vous ne me croiriez pas si je vous disais combien de fois nous les avons passés en revue.

Le président: Je le crois volontiers à voir la façon dont vous les avez présentés. Merci beaucoup.

Eh bien, chers collègues, je savais que—et c'était important—que la qualité de l'exposé permettrait de gagner beaucoup de temps et nous avons réussi, ou presque. Nous invitons maintenant notre dernier témoin avant midi. Nous avons pratiquement rattrapé notre emploi du temps. Il s'agit d'un exposé au nom du *Winnipeg Labour Council* qui sera présenté par M. Penner ou M. Moist.

M. Paul Moist (premier vice-président, Winnipeg Labour Council): Merci, monsieur le président. Je vous présente M. Jim Penner, délégué à notre conseil. M. Penner, qui est routier, travaille pour la société *Reimer Expressways* de Winnipeg.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au Comité à Winnipeg. Le *Winnipeg Labour Council* est heureux de l'occasion qui lui est offerte de comparaître devant vous. Pour ceux qui ne le savent pas déjà, notre conseil représente 35,000 membres affiliés à l'intérieur des limites de Winnipeg. Ceux-ci proviennent de tous les secteurs de l'emploi, dont le secteur des transports, qui est bien représenté. Le Comité aura l'occasion d'entendre des exposés plus détaillés sur les divers secteurs des transports, que présenteront cet après-midi certains des syndicats. Nos observations sont donc d'ordre général et nous serons brefs.

Pour bien comprendre la gravité des répercussions du projet de loi sur la ville de Winnipeg, il convient que le comité reconnaisse que Winnipeg est un centre important pour la plupart des modes de transports et que le projet de loi a pour effet de déréglementer le transport aérien, routier et ferroviaire.

[Texte]

Administratively, the legislation proposes to abolish the Canadian Transport Commission, the major regulatory body. We have some concern about this. The proposed replacement agency will have extinguished authority over fares, roads and entry or exit into the various industries. In general, we have serious concerns about the proposed abolishment of the CTC.

In the area of air deregulation, I am advised that the Canadian Union of Public Employees will be making a detailed submission when the committee reaches Montreal. Some of our general concerns are about the replacement of the public necessity and convenience test with the fit-willing-and-able test.

We are concerned with the minimum notice period for abandonment of any routes. We are also concerned about areas where the market is unwilling to supply air services. While firms may be able to apply for government subsidies to operate services, the profitability of operations elsewhere will not be taken into account in the granting of a subsidy. It will be only the cost of the specific operation for which the subsidy is requested and therefore, as an example, cross-subsidization as a policy will be abandoned.

Mr. Chairman, for your consideration, we cite examples from the American experience in the airline industry regarding fares, service, safety and competition. We point out one fact to the committee for their consideration. One of the most important variables in air transport economics is the passenger load factor. When we examine the experience of the major carriers in the United States versus those in Canada, we find Canada's two largest semi-regulated trunk carriers, Air Canada and Canadian Pacific, had domestic passenger load factors of 68.5% and 67.1% in 1984, fully 10 points better than the largest American trunk carriers. In the American industry, which is competition-fed, fragmented and has more access capacity, the number-one size in the U.S. was United in that year, with a 61.1% passenger load factor.

In our community we are quite worried about some specifics like the city of Brandon which now has direct service to Toronto and Calgary. We question the likelihood of it continuing in a deregulated environment. We have a large concentration of our population in the City of Winnipeg. Currently, several smaller centres in the northern areas of our province have jet service. It is crucial for maintaining links with Winnipeg and for maintaining standards of living in the north. We believe jet service to the north will be in jeopardy if profit-seeking airlines do not find it worthwhile to service a town such as the city of Thompson.

[Traduction]

Sur le plan administratif, il est proposé d'abolir la Commission canadienne des transports, le principal organisme de réglementation. Nous avons des réserves à ce sujet. L'organisme destiné à le remplacer n'aura aucun pouvoir sur les tarifs, les routes et les entrées-sorties dans les diverses branches de l'industrie. De façon générale, nous nous posons de sérieuses questions sur la suppression proposée de la CCT.

Pour ce qui est de la déréglementation du transport aérien, on m'a fait savoir que le syndicat canadien de la Fonction publique fera une intervention détaillée au moment où le Comité se trouvera à Montréal. Le remplacement du critère de nécessité de biens publics par celui de l'aptitude, de la volonté et de la capacité figurent parmi nos principales objections.

Nous nous interrogeons également sur le délai minimum de notification des abandons d'itinéraire. Enfin, nous nous inquiétons pour les régions où les entreprises ne voudront pas assurer de services aériens. Certes, ces entreprises seront en mesure de demander une subvention de l'État pour l'exploitation de ces services, mais la rentabilité de l'exploitation globale n'entrera pas en ligne de compte pour l'octroi des subventions. Seul le coût du service particulier visé par la demande de subvention sera remboursé et, par conséquent, la politique de l'interfinancement, par exemple, n'aura plus cours.

Monsieur le président, pour alimenter votre réflexion, nous donnons dans notre mémoire des exemples de faits vécus par l'industrie américaine de l'aéronautique concernant les tarifs, le service, la sécurité et la concurrence. Un fait, en particulier, mérite d'être signalé: il s'agit du coefficient de remplissage passagers qui est l'un des facteurs les plus importants de l'économie du transport aérien. Quand nous nous penchons sur l'expérience des grands transporteurs américains, par comparaison avec ceux du Canada, nous constatons que nos deux gros transporteurs semi-réglementés, Air Canada et Canadien Pacifique, ont connu un coefficient de remplissage passager de 68,5 p. 100 et de 67,1 p. 100 en 1984, soit 10 bons points de plus que des grands transporteurs américains. Dans l'industrie américaine, livrer à la loi du marché, qui est fragmentée et qui est caractérisée par une capacité d'accès plus importante, c'est la United qui s'est classée au premier rang cette année-là aux États-Unis, avec un coefficient de remplissage passager de 61,1 p. 100.

Dans notre milieu, nous nous inquiétons au sujet de certains services particuliers comme ceux de la ville de Brandon, qui offre maintenant des vols directs vers Toronto et Calgary. Nous nous interrogeons sur les chances de survie de ces services dans un régime déréglementé. Une grande partie de notre population est concentrée à Winnipeg. Actuellement, plusieurs petits centres du nord de la province ont droit à des services à réaction. Ces services sont essentiels pour assurer la communication avec Winnipeg et pour maintenir le niveau de vie dans le Nord. Nous craignons fort que l'avenir des services à réaction dans le nord ne soient

[Text]

[Translation]

compromis par le fait que les compagnies aériennes, soucieuses de réaliser des profits, ne voient plus d'avantage à desservir une ville comme Thompson.

• 1130

Finally, Mr. Chairman, in the air sector, we are concerned with air safety. Regardless of the number of rules legislators may pass or regulations they may enact, we believe air safety has always depended upon a financially stable industry that could afford levels of maintenance spending, crew training and aircraft replacement above minimum standards. And we query very strongly whether that will continue in a deregulated environment.

In the area of trucking, you will be hearing in detail from the Canadian Brotherhood of Railway and General Transport Workers this afternoon. Mr. Penner is available to answer specific questions about his concerns about trucking as it relates to the Winnipeg environment. Very briefly, though, we are similarly concerned with the replacement of the public necessity and convenience and the fit, willing and able test as the onus on those objecting to new licences in the future.

We cite examples of the U.S. experience with respect to rates, service, competition and safety. With respect to railways, you have heard from the previous delegation and from the machinists. The United Transportation Union will be appearing before the committee this afternoon, specifically on the railway sector of the proposed legislation.

There was some discussion earlier this morning, Mr. Chairman, with respect to job loss and the climate of a deregulated transport economy in Canada. We feel it proper for an organization such as ours, which is an umbrella labour group, to make some comment to the committee on what we feel will be a serious consequence of deregulation in broad terms, and that would be on the labour-relations consequence of a deregulated transport industry.

We believe that in many of these industries, labour is virtually the only non-fixed cost that can be lowered. We have seen the experience of the trade union movement in the United States in terms of getting decimated by deregulation. We believe that, while no collective bargaining is easy, and it certainly has not been in our experience in this country in recent times, it will become extraordinarily tough collective bargaining with deregulation-inspired concessions.

You heard from a previous delegation that this is the rationalization they are hearing from the railways for

Enfin, monsieur le président, dans le secteur du transport aérien, nous nous préoccupons de la sécurité. Les législateurs auront beau multiplier les règlements, rien ne changera la réalité, à savoir que la sécurité dépend avant tout de la stabilité financière de l'industrie car c'est elle qui, à notre avis, permet aux compagnies d'investir suffisamment, par delà les normes minimales, dans l'entretien, la formation du personnel de bord et le remplacement des avions. Or, nous doutons sérieusement que l'industrie puisse encore le faire sous un régime de déréglementation.

Dans le domaine du camionnage, vous aurez l'occasion d'entendre cet après-midi un exposé détaillé de la part de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. M. Penner se fera un plaisir de répondre à des questions précises au sujet des problèmes du camionnage de la région de Winnipeg. En bref, toutefois, je puis dire ici encore nous sommes extrêmement réticents devant la perspective de remplacement du critère de nécessité et de bien public par celui de l'attitude, de la volonté et de la capacité, dont le fardeau de la preuve reviendra dans l'avenir aux parties qui s'opposent à l'octroi de nouvelles licences.

Dans le mémoire, nous présentons certains aspects de l'expérience américaine en ce qui a trait aux tarifs, aux services, à la concurrence et à la sécurité. Pour le transport ferroviaire, vous avez déjà entendu le point de vue de la délégation précédente, et celui des mécaniciens. Des représentants des Travailleurs unis des transports comparaitront devant le Comité cet après-midi, pour parler du secteur du transport ferroviaire en rapport avec le projet de loi.

Les débats se sont portés ce matin, monsieur le président, sur les pertes d'emplois et l'économie des transports au Canada dans le cadre de la déréglementation. Nous pensons qu'il appartient à un organisme comme le nôtre, qui chapeaute de nombreux groupes syndicaux, de présenter au Comité des commentaires sur les graves conséquences générales de la déréglementation, notamment dans le domaine des relations professionnelles.

À notre avis, dans la plupart des branches de l'industrie, la main-d'oeuvre est sans doute le seul poste budgétaire qu'il sera possible de comprimer. Nous avons pu constater que les mouvements ouvriers américains ont été durement touchés par la déréglementation. Nous croyons que si les négociations de conventions collectives sont déjà un processus difficile, comme l'ont montré les événements récents au Canada, les concessions accordées au nom de la déréglementation rendront ces négociations encore beaucoup plus difficiles.

Comme l'a fait valoir l'un des groupes que vous avez entendu, c'est à ce genre d'argument qu'on recourt les

[Texte]

concession demands at the bargaining table. That is the word from the airlines at bargaining, which is just commencing after a very serious round of strike-fettered bargaining two years ago in this country. Those were the first labour stoppages on a wide basis in the airline industry's history. Those groups are now getting back to the bargaining table and this is the employer's line: deregulation will cripple them; concessions are needed.

We believe as legislators you ought to be mindful of doing what you can to foster a stable labour relations climate in this country, and it is our view that deregulation is not going to contribute to that stability.

In conclusion, we think you have a number of experiences that can be drawn upon to be considered by the committee, experiences of those groups, those workers here in Canada who are speaking to you, experience of workers in the United States who have spoken to their legislators to no avail to date. We think public input and effective government regulation is the best way to ensure cost-effective and quality transportation in this country.

I guess, Mr. Chairman, we would stop at that and be prepared to entertain any questions. I would remind you again that Mr. Penner is quite familiar with the trucking industry here in Winnipeg.

The Chairman: Mr. Moist, I want to thank you for your brief which certainly highlights many of your concerns and has even a little more substance than your oral presentation.

I am going to throw it open to questions right now. I have Mr. Blaikie and Mr. Duguay.

Mr. Duguay: Thank you. I just wanted to ask a couple of questions. I am a Winnipegger and I want to do everything I can to make sure the economy of this place goes very well. There is a question here that I found interesting. It says that even Winnipeg, with over 40 flights a day to Canadian destinations, will stand to suffer a significant reduction.

• 1135

This is a question I put aside; it is one I am very interested in. I am not anxious to see a reduction. But why should a popular Toronto-to-Vancouver run stop in Winnipeg if it does not have to? Why should it?

Mr. Moist: I guess in broad terms we see broad services from Winnipeg east and west as being a matter of past experience. We question whether this experience is going to continue. I am not suggesting that direct runs from Vancouver, say, to the east that do not stop now ought to stop. We are questioning and querying whether runs that

[Traduction]

chemins de fer pour exiger des concessions à la table de négociation. C'est le même mot d'ordre que se sont données les compagnies aériennes pour les nouvelles négociations, qui reprennent maintenant après une série de négociations marquées par des grèves qui se sont déroulées il y a deux ans. Il s'agissait des premiers arrêts de travail généralisés dans l'histoire de l'industrie aéronautique. Ces groupes reviennent aujourd'hui à la table de négociation et voici le mot d'ordre qu'ils entendent de la part de l'employeur: «la déréglementation nous paralyse, il vous faut faire des concessions.»

Nous croyons qu'il est de votre devoir de législateur de favoriser le maintien d'un climat de stabilité dans les relations du travail de notre pays et, à notre avis, la déréglementation ne peut mener qu'à la dégradation de ce climat.

En conclusion, nous pensons que le Comité ne doit pas demeurer indifférent devant l'expérience vécue, l'expérience de ces groupes, l'expérience des travailleurs qui s'adressent à vous au Canada, l'expérience des travailleurs américains qui ont défendu leur cause en vain jusqu'à présent auprès de leurs législateurs. À notre avis, l'opinion publique et une réglementation efficace de la part du gouvernement sont les meilleures façons d'assurer des services de transport rentables et de qualité dans notre pays.

Je vais m'arrêter ici, monsieur le président, de façon à pouvoir répondre à vos questions. Je vous rappelle que M. Penner connaît très bien l'industrie du camionnage ici à Winnipeg.

Le président: Monsieur Moist, je vous remercie pour le mémoire que vous nous avez présenté et qui ne manque pas de mettre en évidence vos grandes préoccupations, de façon plus approfondie encore que dans votre exposé.

Je vais donc passer sans tarder aux questions. J'ai d'abord sur ma liste messieurs Blaikie et Duguay.

M. Duguay: Merci. Je n'ai que quelques petites questions à poser. Je suis originaire de Winnipeg et je ferai tout en mon pouvoir pour faire en sorte que l'économie de la ville demeure florissante. Vous avez soulevé un point qui m'apparaît très intéressant. Vous affirmez que même à Winnipeg, où il y a plus de 40 vols par jour vers des destinations canadiennes, on peut s'attendre à des réductions importantes.

C'est là un point que j'aimerais approfondir et qui m'intéresse vivement. Je ne voudrais pas voir de réduction. Mais pourquoi un vol Toronto-Vancouver devrait-il s'arrêter à Winnipeg si la ligne est déjà fréquentée à pleine capacité?

M. Moist: Nous pensons généralement qu'un service vers l'est et vers l'ouest à partir de Winnipeg s'est révélé utile par le passé. Nous craignons maintenant que celui-ci soit compromis. Je ne prétends pas qu'il faille imposer aux vols directs de Vancouver vers l'est un arrêt à Winnipeg, s'il n'y en a pas actuellement. Ce que nous

[Text]

now do, as a matter of course, supplement our direct originating flights from Winnipeg to, say, Toronto, plus our flights from the west coast that do stop here now sometimes, as you are aware, for not a heck of a lot of traffic. . . whether we will have accessibility to the east, as this example proposes, to the extent we do now.

Mr. Duguay: My judgment is that they have not been stopping here now; if they are not productive, they have just bypassed us. You said, on the air industry in particular, that one of the aspects of this bill, which I think can be downright favourable in the deregulation of the airlines, is the whole matter of non-fixed costs. One of the things that we did some time ago, almost by habit, was to accept the thesis that the only way you could service northern Manitoba was by jet. You make this point in terms of jet service. The Maritimes—and I do not know whether you have been there recently—has started a number of smaller airlines that are extremely effective. They are using the hub concept of getting smaller populations serviced by smaller aircraft.

Relating to non-fixed costs, I am not an expert, but I think a 737 costs something in the order of \$25 million or \$30 million; a DASH-8, made in Canada, good for the Canadian economy, costs something in the order of \$6 million. Have you ever calculated what the difference is in terms of time to fly a DASH-8 from Thompson to Winnipeg, or from Brandon to Winnipeg, or from The Pas to Flin Flon or from Flin Flon to Gillam or Churchill to Gillam or those kinds of things? If you do, you will find that deregulation and allowing smaller operators to run these first-class pieces of equipment, which are built in Canada and which cost a quarter or a fifth less, becomes very, very efficient. Companies do not want to mix jets and prop planes because they then have to have two service systems.

I think you are downplaying the value of deregulation to those communities. I know you use the example of Brandon. It is terrific that they can go to Toronto and Calgary. But have you ever tried to go from Brandon to Ottawa and see what you have to do? It seems to me that we might be making the model much more efficient by having smaller prop planes, hop into hubs, and jets to all over the place than we would by trying to get the smaller cities having pure jet service going all over the place. The fixed costs of running a \$25 million or \$30 million jet make it impossible to service less than 65% or 70% loads.

You may want to have another look at the example you have used. I do not think it fosters the interests you are trying to defend, which I also want to defend.

[Translation]

contestons, c'est la possibilité de mettre un terme aux vols qui s'arrêtent régulièrement à Winnipeg, à l'heure actuelle, offrant ainsi un meilleur choix à nos passagers en partance pour Toronto, par exemple. Nous craignons, en effet, qu'en raison d'un trafic limité, notre accès aux destinations de l'Est s'en trouve réduit.

M. Duguay: J'ai l'impression que ces avions ne s'arrêtent pas ici, même maintenant. Si ce n'est pas rentable, je suis sûr qu'ils passent tout droit leur chemin. Vous avez évoqué, au sujet du transport aérien en particulier, la question des coûts non-fixes qui, à mon avis, peuvent être un élément extrêmement favorable dans la déréglementation du transport aérien. Nous en sommes venus, presque par habitude, à penser que la seule façon de desservir le nord du Manitoba, c'est d'avoir recours à des avions à réaction. Vous avez parlé à cet égard de service à réaction. Or, dans les Maritimes—je ne sais pas si vous y êtes allés récemment—on a pu assister à l'entrée sur le marché d'un certain nombre de petites compagnies aériennes qui sont extrêmement efficaces. Elles partent du concept de rayonnement pour desservir les populations et par ce au moyen de petits avions.

Pour en revenir aux coûts non fixes, je ne suis pas spécialiste, mais je pense qu'un 737 coûte quelque chose comme 25 millions de dollars ou 30 millions de dollars. Un DASH-8, fabriqué au Canada, ce qui est excellent pour l'économie canadienne, coûte dans les environs de 6 millions de dollars. Avez-vous déjà calculé la différence de temps entre un Boeing 737 et un DASH-8 pour un trajet comme Thompson-Winnipeg, ou Brandon-Winnipeg, ou encore le Pas Flin Flon-Gillam, Churchill-Gillam ou autres du même genre. Si vous faites ce calcul, vous verrez que la déréglementation devrait permettre aux petits exploitants de mettre en service ce genre d'appareils de haut niveau, construits au Canada à un coût quatre ou cinq fois moindre, offre des perspectives extrêmement intéressantes. Les grandes compagnies ne veulent pas mélanger dans leur flotte les avions à réaction et les turbo propulseurs pour éviter d'avoir recours à deux systèmes d'entretien.

Je pense que vous minimisez la valeur de la déréglementation pour ces collectivités. Vous avez pris l'exemple de Brandon. Il est certes merveilleux de pouvoir partir de Brandon pour aller à Toronto et à Calgary. Mais si vous avez essayé de partir de Brandon pour vous rendre à Ottawa, vous avez pu constater toutes les complications. À mon avis, le système serait beaucoup plus efficace si l'on avait recours à de petits turbo propulseurs pour assurer le service entre les petits centres et les grands centres, pour ensuite utiliser les avions à réaction pour aller un peu partout, plutôt que d'exiger des services à réaction à tous les endroits. Les coûts fixes d'exploitation d'un appareil de 25 millions de dollars ou de 30 millions de dollars rendent impossible les utilisations à des coûts efficaces de remplissage inférieur à 65 ou 70 p. 100.

Il serait peut-être bon que vous réfléchissiez de nouveau à l'exemple que vous avez donné. Car il sert mal la cause que vous défendez, et qui est aussi la mienne.

[Texte]

Mr. Moist: I did not really hear a question there.

Mr. Blaikie: Excuse me, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Penner this one.

There was some discussion earlier about putting into this legislation or other legislation some protection for workers, in this case truck drivers, who may refuse to operate equipment that in their judgment is not safe to put on the road, as a result of pressures put on them by owners or management that have their origin in this new competitive environment that the government wants to create. Do you have any comment on this?

• 1140

Mr. Jim Penner (Delegate, Winnipeg Labour Council): Thank you very much. The problem is that competition is getting very fierce in the trucking industry and not only from the Americans, but also among Canadian carriers or small carriers, who are undercutting rates to a point that to operate efficiently, they have to operate well outside the regulations that are in place.

The problem that we find in the trucking industry is due to a lot of cutbacks—there is no enforcement of the regulations as they are now. Manitoba, and I believe B.C.—I know Manitoba definitely, because I live here—are the only ones monitoring transport inspection stations on a 24-hour basis, seven days a week.

You talk to different drivers up and down the road, and the one thing they fear is Manitoba, because it is legislated and regulated. They can run anywhere else across Canada without fear of getting caught being overweight, over hours or whatever.

They fear Manitoba because they know they have to conform to the regulations. Once 5 p.m. comes and the inspectors all go home, the scales are closed on the weekends, and anything runs up and down the road and if a driver does not want to operate around the legislation, there is no problem; with the high unemployment, they say if you do not want to do it, somebody else will, and they just find somebody who will. With the high unemployment now, there is no problem with them getting somebody who will bend the rules.

Mr. Blaikie: So you are saying that right now the rules are being bent, but they stand to be bent even further and more often than if the deregulation goes ahead.

Mr. J. Penner: This is pretty well the main thing... if they are going to do away with the regulations... I know right now one problem in the trucking industry is that parts of us are regulated under provincial and parts of us are regulated under federal jurisdiction and between

[Traduction]

M. Moist: Bon, mais ce n'était pas vraiment une question.

M. Blaikie: Excusez-moi, monsieur le président, voici une question pour M. Penner.

Nous avons eu l'occasion de discuter de la possibilité d'inclure dans l'un ou l'autre des projets de loi des mécanismes de protection des travailleurs, en l'occurrence des chauffeurs de camion, qui refuseraient d'utiliser un matériel roulant qui, à leur avis, n'est pas sécuritaire, malgré les pressions qu'exercent sur eux les propriétaires ou les gestionnaires en raison même de la nouvelle concurrence que désire instaurer le gouvernement. Quels seraient vos commentaires à ce sujet?

M. Jim Penner (délégué, Winnipeg Labour Council): Merci beaucoup. Le problème, c'est que la concurrence se fait extrêmement âpre au sein de l'industrie du camionnage, non seulement avec les Américains, mais également entre les gros transporteurs et petits transporteurs canadiens qui se font une telle guerre des prix que pour demeurer dans la course, ils doivent tricher quelque peu avec les règlements en vigueur.

L'industrie du camionnage subit le contrecoup des réductions—la réglementation actuelle n'est pas appliquée. Le Manitoba et la Colombie-Britannique, je pense—j'en suis sûr pour le Manitoba, en tout cas, parce que j'y vis—sont les seules provinces à garder ouverts les postes d'inspection des transports 24 heures par jour, sept jours par semaine.

Il suffit de parler aux routiers que l'on rencontre sur le chemin pour savoir que ce qu'ils craignent le plus, c'est le Manitoba, à cause de ses lois et de ses règlements. Partout ailleurs au Canada, ils peuvent circuler librement sans craindre de se faire prendre pour excès de poids, dépassement du nombre d'heures, ou quoi que ce soit.

Ils craignent le Manitoba, parce qu'ici ils doivent se conformer aux règlements. Après 5 heures, une fois que tous les inspecteurs sont rentrés chez-eux, ou une fois que les postes de pesage sont fermés pour le weekend, on s'en donne à coeur joie sur les routes. Si un chauffeur refuse de contourner la loi, tant pis pour lui. En raison du grand nombre de chômeurs, le chauffeur se fait dire que s'il refuse de soumettre, on trouvera bien quelqu'un d'autre pour le remplacer. Avec les taux élevés de chômage que nous connaissons, il n'est pas difficile de trouver quelqu'un qui se moque du règlement.

M. Blaikie: Vous affirmez donc qu'en ce moment même on bafoue le règlement et qu'avec la déréglementation ce règlement sera de moins en moins respecté.

M. J. Penner: C'est à peu près ainsi que l'on peut résumer la situation... qui découlera de la déréglementation. Il est déjà difficile d'appliquer le règlement dans l'industrie du camionnage, étant donné que les routiers sont en partie assujettis à des règlements

[Text]

provinces, and there is really nothing clear-cut when it comes down to enforcing anything.

Some provincial people have jurisdiction over one part of it and federal jurisdiction over another part. You can get by one person because one area is okay and then you go down the road and you are into a different area and it is under a different jurisdiction and that person has no jurisdiction.

Mr. Blaikie: It has been said that deregulation, in particular, in the airline industry in the United States, but also in general, can be construed as a form of anti-labour legislation. I am thinking for instance—well, we already had evidence this morning—that the railways are already using the spectre of deregulation as grounds for demanding concessions from railway workers.

This can only prove to get worse, it seems to me, as deregulation proceeds. More and more, we will see the environment created by deregulation being used in a way that pits workers in various industries against each other and provides companies with more and more rationale for asking for concessions from their employees in order to be competitive—so much so, that I wonder whether our witnesses here do not see this as part of a larger trend towards eliminating, in the long run, well-paid working people, so many of whom are in the transportation industry and who will, as a result of deregulation, may well be reduced to the economic levels that we now know to be the case in a lot of the service industries.

Mr. Moist: Mr. Chairman, we certainly believe that the committee ought to be mindful of—and I do not think I would get any dispute amongst committee members—that if you have analysed the work-stoppage ratios in this country since, say, 1980, they have not been work stoppages fostered by the labour movement on the offensive. It has been the labour movement reeling from the effects of the recession and high unemployment, which obviously has a negative impact at the bargaining table.

• 1145

Secondly, it is the era of concession bargaining, which I believe is fuelled by deregulation. I would agree in a collective bargaining atmosphere it is sort of a worker-against-worker climate, because it is open season on this variable. There is a surplus of labour in this country which seems to be structural at a very high level nowadays, in excess of 9% since the recession. The climate is not good in the absence of deregulation and it is going to get chilled in this country in the presence of deregulation.

Mr. Cochrane: To follow up on what Leo said, certainly the experience in Atlantic Canada so far has been very

[Translation]

provinciaux, fédéraux et interprovinciaux, que les airs de compétence ne sont pas nets quand il s'agit d'appliquer les règlements.

Certaines autorités provinciales ont compétence sur une partie des routiers tandis que les autorités fédérales régissent l'autre partie. Le routier échappe à un contrôle parce qu'il se trouve du bon côté de la frontière des compétences et, un peu plus loin sur la route, on ne peut plus rien contre lui parce qu'il ne relève plus des autorités concernées.

M. Blaikie: Il a été affirmé que la déréglementation, en particulier dans l'industrie aéronautique américaine, mais également de façon générale, pouvait être interprétée comme une sorte de loi anti-syndicale. Je pense, par exemple—et nous en avons eu confirmation ce matin—que les chemins de fer brandissent déjà le spectre de la déréglementation pour exiger des concessions de la part des cheminots.

La situation peut encore s'aggraver, me semble-t-il, au moment où la déréglementation se généralisera. De plus en plus, on verra les entreprises dresser les ouvriers les uns contre les autres au nom de la déréglementation et ne cesseront d'exiger des concessions de la part des employés en alléguant qu'elles ne peuvent agir autrement si elles veulent demeurer concurrentielles. Ces perspectives se dessinent si clairement à l'horizon que je me demande si nos témoins n'y voient pas un élément d'une tendance beaucoup plus générale, à long terme, vers la suppression des emplois bien rémunérés au Canada, notamment dans le secteur des transports, qui serait remplacé par des emplois sous-rémunérés comme on en voit actuellement dans l'industrie des services.

M. Moist: Monsieur le président, nous croyons effectivement que le Comité devrait garder à l'esprit—mais je ne pense pas qu'il le contestera—le fait que depuis 1980, par exemple, les arrêts de travail n'ont pas été causés par l'agitation ouvrière, comme en témoigne l'analyse des chiffres sur les arrêts de travail au Canada. C'est le mouvement syndical qui a fait les frais de la récession et du chômage, qui n'ont évidemment pas aidé leur cause à la table de négociations.

En deuxième lieu, nous vivons à une époque de négociations des concessions, que renforce la déréglementation. Je suis d'accord avec vous pour dire que l'atmosphère des négociations des conventions collectives est dégradée par les querelles entre ouvriers, qui se retrouvent coincés. En effet, l'exédent de main-d'oeuvre dans notre pays, qui semble lié à des causes structurelles, atteint des proportions inquiétantes, soit plus de 9 p. 100 depuis la récession si nous vivons une mauvaise passe alors que l'industrie est encore réglementée, qu'en sera-t-il une fois que la déréglementation aura fait son oeuvre?

M. Cochrane: Pour reprendre ce que Léo disait, je dirai que l'expérience des provinces atlantiques s'est avérée

[Texte]

positive. I notice you comment on using older equipment. The three airlines I can think of that have come up very recently are Air Bras d'Or, which is very much propped up by the government—and I have a problem with this concept—Air Nova and Air Atlantic. The last two are both using DASH-7s and DASH-8s, providing more regular, more efficient service than there was before. Our experience with that aspect of it has been positive.

They are using the hub-and-spoke system, which to a centre like Moncton is perhaps not attractive, except that it does increase our flights east and our western service is exactly the same. There has been a very positive effect of it so far. I do not necessarily see all of the problems in the air industry you indicate in your brief.

With regard to safety and government plans to increase the number of inspectors, I understand we have added 100 recently and we have brought it up beyond the level of when we took over and there is no sign of decreasing that aspect. Do you have information different from mine?

Mr. Moist: With respect to your first query, citing the example in northern Manitoba, we have not had the fortune of an Air Nova experience with some of the new aircraft they are using. We have had, to give you one example, a decline in Pacific Western's flights to northern Manitoba, particularly the Thompson run and a corresponding increase with a small carrier by the name of Calm Air, which Pacific Western coincidentally owns 40% of, taking over the business. My own union's particular membership in PWA has declined as a result of the loss. They are not using the aircrafts of the type Mr. Duguay or yourself are describing. They are using old DC-3s, and the level of service is commensurate with the experience of the people providing the service. It is quite low.

Mr. Cochrane: Do you have any reason to believe they are not safe? Is there a lack of inspectors checking these planes? Do you have any reason to believe the DC-3 Calm Air is flying is not safe?

Mr. Moist: Our experience is that the aircraft is older and in another economy might not be in use right now. It is not the experience you describe in the east. It might well be and I am hopeful it will be in the future. It is not the experience in that small carrier's growth in a very defined sector of Manitoba's air traffic.

Mr. Cochrane: But you have no reason to believe the standard of aircraft safety has been lowered in order for the DC-3 to fly.

[Traduction]

jusque-là très positive. Vous avez fait des commentaires sur l'utilisation de vieux appareils. Les trois compagnies aériennes qui ont vu le jour récemment, et auxquelles je peux penser, sont Air Bras d'Or, qui bénéficie de l'aide massive, qui bénéficie—et je ne suis pas sûr d'aimer cette idée—Air Atlantic. Ces deux dernières entreprises utilisent des DASH-7 et des DASH-8 pour offrir un service plus régulier et plus efficace que jamais auparavant. De ce point de vue, l'expérience est positive.

Elles ont recours au système de rayonnement ou au réseau en étoile qui, pour un centre comme Moncton, n'est peut-être pas l'idéal, sauf que le nombre de vols vers l'Est s'en trouve augmenté et que le service vers l'Ouest est nettement amélioré. Jusqu'à présent, les effets sont très positifs. Les problèmes que vous soulevez dans votre mémoire au sujet de l'industrie du transport aérien ne me paraissent donc pas tous inéluctables.

En ce qui a trait à la sécurité, le gouvernement prévoit d'augmenter le nombre d'inspecteurs. Je crois savoir que 100 nouveaux inspecteurs se sont ajoutés aux effectifs en place, dont le niveau a dépassé celui qui avait couru au moment où nous sommes arrivés au pouvoir. Je ne vois aucun signe de retour en arrière dans ce domaine. Votre information serait-elle différente de la mienne?

M. Moist: Pour répondre à votre première question, celle se rapportant au Nord du Manitoba, je dirai que nous n'avons pas eu la même chance qu'Air Nova dans l'utilisation de ces nouveaux appareils. Pour vous donner un exemple, nous avons au contraire assisté à un déclin du nombre de vols de Pacific Western vers le nord du Manitoba, notamment sur le trajet de Thompson, assorti d'une augmentation correspondante du nombre de vols d'un petit transporteur du nom de Calm Air, qui appartient comme par hasard à 40 p. 100 à la Pacific Western. C'est ainsi que mon propre syndicat a vu le nombre de ces membres de la PWA baisser en raison de la perte. Cette société n'utilise pas des appareils du type auquel M. Duguay ou vous-mêmes faisiez allusion. Ce sont de vieux DC-3 et le niveau de service est en rapport avec l'expérience des gens qui en assurent la prestation, c'est-à-dire extrêmement bas.

M. Cochrane: Avez-vous des raisons de croire que ces appareils ne sont pas sûrs? L'équipe d'inspecteurs chargés de les vérifier est-elle suffisante? Croyez-vous que les DC-3 de Calm Air ne sont pas sûrs?

M. Moist: D'après notre expérience, ces vieux avions, sans la situation économique actuelle, ne seraient utilisés. L'expérience que vous avez décrite dans les provinces de l'Est est tout à fait différente. Ceci dit, il est possible que ces appareils soient tout à fait sûrs et espérons qu'ils le demeurent dans l'avenir. Mais ce serait une première dans l'histoire des petits transporteurs de ce secteur bien défini du trafic aérien du Manitoba.

M. Cochrane: Mais rien ne vous permet de croire qu'on ait abaissé les normes de sécurité pour permettre à ces DC-3 de voler.

[Text]

Mr. Moist: No evidence of that.

Mr. Cochrane: And your answer to my second part?

Mr. Moist: Your second question with respect to the number of inspectors?

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Moist: We can only cite an example such as Mr. Penner talks about. This is a provincial thing, but the enforcement of regulations in his industry in areas of Canada with Manitoba being enforced more stringently than other areas. . . I give you an example of CALPA, the Canadian Air Line Pilots' Association and their comments the other day with respect to the level of federal fire-fighting forces at airports in the country and a cutback in this area. This is a safety measure of federal civil servants working there, and the pilots believe the cutback is not in order. It ought to be restored to previous staffing levels.

You may well be correct, and I do not doubt on the area of the inspectors and the increases you are talking about. There are corresponding cuts going on in other areas related to transportation and safety.

• 1150

Mr. Cochrane: However, is it related to Bill C-18? Bill C-18 is not yet in effect, and if the federal government is monkeying with their—and by the way I disagree that they should be. I do not think they should be. However, I do not think it is in relation to Bill C-18.

The other part I just want to ask about—

Mr. Moist: Just on that point, I do not know if we can isolate Bill C-18 within the gambit of other government activities.

Mr. Cochrane: I am finding it is hard to isolate Bill C-18 from any incident of bad news across this country in the last 10 years, from the reports we are getting.

However, I have just another question. You made a reference at the end about the American experience in deregulation; it is overwhelmingly negative. You go through three or four areas. I think we have to agree that what they did on their safety side is considerably different from what we have done. We have the Aeronautics Act; we have seen the Civil Aviation Tribunals; we have seen the 100 additional ones. You saw in America the PATCO and what happened there; you saw the FAA cut back on 7,000 inspectors. Is it fair to say that our experience in safety should be projected the same way as theirs was? We have done a completely different process and we are upgrading our standards with regard to the RAMP program and so on. However, is it fair to say that because theirs was dismal—I do not even think it was that dismal.

[Translation]

M. Moist: Rien ne permet de croire.

M. Cochrane: Et quelle est votre réponse à la deuxième partie de ma question?

M. Moist: En ce qui a trait au nombre d'inspecteurs?

M. Cochrane: Oui.

M. Moist: J'en reviens à ce que disait M. Penner tout à l'heure. Il y a d'un côté la réglementation provinciale qui, dans son secteur de l'industrie, est appliquée de façon plus rigoureuse au Manitoba qu'ailleurs. Prenons l'exemple de l'ACPLA, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes qui est intervenu l'autre jour pour présenter des commentaires au sujet du niveau des effectifs fédéraux de lutte contre les incendies dans les aéroports du Canada et des réductions dans ce domaine. Il s'agit là d'une mesure de sécurité qui relève des fonctionnaires fédéraux, et des pilotes ne croient pas que les réductions soient justifiées. Ils pensent au contraire qu'il faudrait en revenir au niveau de dotation antérieur.

Vos chiffres sont sans doute exacts et, en ce qui a trait aux inspecteurs, les augmentations dont vous avez parlé sont certainement réelles. Mais il y a des réductions correspondantes dans d'autres secteurs liés aux transports et à la sécurité.

M. Cochrane: Mais les problèmes que vous avez soulevés ont-ils un rapport quelconque avec le projet de loi C-18? Ce projet de loi n'est pas encore en vigueur et si le gouvernement fédéral relâche sa vigilance, je serai le premier à le dénoncer. Les compromis ne sont pas de mise dans ce domaine. Toutefois, je ne vois pas le rapport avec le projet de loi C-18.

Un autre aspect que je voulais soulever avec vous. . .

M. Moist: Permettez-moi d'abord de répondre à votre objection. À mon avis, il est difficile d'isoler le projet de loi C-18 des autres activités du gouvernement.

M. Cochrane: Effectivement, je commence à trouver difficile d'isoler le projet de loi C-18 de toutes les mauvaises nouvelles qui se sont répandues au Canada au cours des 10 dernières années, si j'en juge d'après les rapports que nous recevons.

Quoi qu'il en soit, permettez-moi une dernière question. Vous avez fait allusion à la fin de votre exposé à l'expérience américaine de la déréglementation, qui s'avère très nettement négative. Vous passez en revue trois ou quatre secteurs. Je pense que nous devons tomber d'accord sur le fait que le traitement de la sécurité aux États-Unis est considérablement différent de ce qu'il est ici. Nous avons adopté la Loi sur l'aéronautique; nous avons créé les tribunaux de l'aviation civile; nous en avons ajouté 100. Là-bas, au contraire, nous avons pu voir ce qui est arrivé à l'organisation professionnelle des contrôleurs aériens; nous avons vu la *Federal Aviation Administration* retrancher 7,000 postes d'inspecteur. Est-il donc juste de comparer nos mesures de sécurité à celles des États-Unis? Nous avons suivi un cheminement tout à fait différent,

[Texte]

They doubled the number of people in the air between 1978 and 1984 from 200 million to 400 million; they doubled the number of cars on the highway, and watch out. That may lend some credence to your rail discussions. Nonetheless, is it fair to assume that our situation is going to be the same as theirs, particularly given the fact that we have handled ours so much differently from what they have?

Mr. Moist: Let me put back an example to you, which is one going on in the country right now. The Railway Transport Committee, sanctioned by the CTC, is going across the country in its second round of hearings with respect to what I think is a significant safety factor in the area of rail, and that is the testing of the cabooseless trains. Under your proposed legislation in doing away with the CTC and the institution of the National Transportation Agency, there is no insurance—it may happen but there is no insurance—that a process such as that, which has to go on under law right now, would have to go on in a similar deregulation move. You are legislatively bound by the process you are going through right now with respect to the testing of cabooseless trains.

I am not confident that you would be similarly bound by this under the agency you propose and I am not sure that it is in the best interests of those industries.

Mr. Cochrane: I think you missed my question. I am saying on the air side—

Mr. Moist: You were talking about safety and you related your question to the air side. I see the railways not being able to get rid of the caboose. They want to, but they have to go through this very lengthy process outlined by the CTC through the Railway Transport Committee. I do not see them having to go through a similar process under your proposed agency in the future for a similar proposal, be it that proposal emanates from the railways or from Cabinet. I do not know if the stringent requirement to have the first set of hearings regarded the application to do the tests. The next round of hearings in dealing with the results of that testing—and there may be disagreements within that body, with different groups saying different things. However, in the interests of safety no changes occurred with respect to dropping the caboose without that process having been gone through. I am not sure if it is enshrined within the proposed national transportation agency, that a similar process dealing with a safety matter would have to happen.

Mr. Cochrane: Okay, we are obviously on different tracks. You are on a track and I am in the air.

I am talking about the American experience and you are saying what happened with regard to safety there. Is it fair to compare that and to project doom and gloom on the safety side of the air in Canada in light of what we have done, which is so much different from what they did?

[Traduction]

nous améliorons les normes relatives aux rampes d'atterrissage, etc. Était-il même juste de parler de situation catastrophique aux États-Unis? Après tout, ils ont doublé le nombre de passagers des lignes aériennes entre 1978 et 1984, passant de 200 millions à 400 millions; ils ont doublé le nombre de voitures sur les routes et attention. Cela pourrait ajouter du poids à vos arguments sur le transport ferroviaire. Quoi qu'il en soit, est-il juste de dire que la même situation se reproduira au Canada, alors que nous avons pris des précautions toutes particulières?

M. Moist: Permettez-moi à mon tour de signaler un fait, qui existe au Canada en ce moment même. Le Comité des transports par chemin de fer, ratifié par la CCT, fait le tour du Canada actuellement dans une deuxième série d'audiences qu'il tient au sujet d'un facteur très important de la sécurité ferroviaire, à savoir la mise à l'essai des trains sans fourgon de queue. Dans le cadre de la loi proposée, qui prévoit la suppression de la CCT et la création de l'Office national des transports, nous serions privés de la garantie de la tenue d'audiences de ce genre—il pourrait quand même y en avoir mais elles ne seraient pas garanties. La loi oblige le gouvernement actuellement à tenir des audiences au sujet de la mise à l'essai des trains sans fourgon de queue.

Je ne suis pas sûr que les audiences soient de rigueur sous le régime du nouvel organisme proposé et je ne suis pas sûr non plus que ce soit dans l'intérêt de l'industrie.

M. Cochrane: Je pense que ma question vous a échappé. Je parlais du transport aérien. . .

M. Moist: Vous parliez de sécurité et votre question se rapportait surtout au transport aérien. Je constate tout simplement que les chemins de fer n'arrivent pas à se débarrasser du fourgon de queue même s'ils le désirent, car ils doivent d'abord passer par ce long processus des audiences qu'impose la CCT par l'intermédiaire du Comité des transports par chemin de fer. Je crois qu'ils échapperaient à ce processus si le nouvel organisme était en place, que la proposition émane des chemins de fer eux-mêmes ou du Cabinet. Je ne sais pas si la première série d'audiences concernait la demande de procéder aux essais. La deuxième série d'audiences porte sur le résultat des essais, et il ne semble pas que l'on s'entende sur ces résultats. Quoi qu'il en soit, pour des raisons de sécurité, toute décision au sujet de la suppression du fourgon de queue a été assujettie à la procédure d'audience. Je ne crois pas que sous le régime de l'Office national des transports, une procédure analogue soit prévue à des fins de sécurité.

M. Cochrane: Très bien. Manifestement, nous ne sommes pas sur la même longueur d'ondes.

Je parlais de l'expérience américaine car vous aviez abordé la question de la sécurité aux États-Unis. Je demandais donc s'il était juste de comparer les deux pays à cet égard et de prophétiser la dégradation de la sécurité au Canada compte tenu des mesures que nous avons prises, dans un esprit fort différent de ce qui s'est passé aux États-Unis.

[Text]

Mr. Moist: I guess part of that question remains to be seen. Some of the examples you gave in the States' experience of political decisions to outright union action—and I am not suggesting that those are so overt here in Canada. I guess those examples are useful to everybody, to the legislators here and the people in the industries, to proceed cautiously and with great care because they are our worst-case scenarios.

Mr. Cochrane: Yes, and we seem to be hearing a lot of them.

Mr. Moist: I am not suggesting that it is going to be the Canadian experience but I am concerned.

Mr. Cochrane: As we all are.

You mentioned that in terms of employment you would consider it a failed experience—

An hon. member: That is a bent question.

• 1155

The Chairman: I think Mr. Blaikie may want to put a question, but I must say Mr. Bulmer was up and down and about quite often. He has not been in the room too often this morning, so I do not know. Is it a supplementary to Mr. Cochrane?

Mr. Blaikie: It is a supplementary to Mr. Cochrane's question. It just has to do with the fact that I understand in Vancouver the committee heard evidence from someone who said that Canada was not doing it as well as in the United States—Mr. Nance, the fellow who gave all of us complimentary copies of this book. I wonder why Mr. Bulmer—

The Chairman: Mr. Blaikie, this is the problem: you were not in Vancouver, Mr. Bulmer was, but Mr. Bulmer has not related the proper story. Mr. Nance gave evidence on the American experience and said beware, make sure this does not happen in Canada. He did not talk about the Canadian experience; he does not know about the Canadian experience. That is why I wish Mr. Bulmer would sit in his seat and not whisper into ears, because we are running out of time.

Mr. Cochrane: Just a final one. We went through the safety one. . .

The Chairman: I wanted to come right back to that. Mr. Moist answered your air question with the question of the cabooses. I will not get into all the evidence we have heard about cabooses, which has been slipped in, some people thinking that was very good and some people thinking this is one reason why our railways are not as efficient as the Americans because it has taken three years to study the question. However, subclause of 35(3) of the new bill provides:

[Translation]

M. Moist: Je pense qu'il est encore trop tôt pour répondre entièrement à votre question. Les décisions politiques qui ont été prises aux États-Unis pour bannir le syndicalisme, comme vous l'avez mentionné, ne devraient pas se reproduire au Canada, du moins de façon aussi brutale. Il n'en reste pas moins que ces exemples sont utiles pour tout le monde, pour les législateurs canadiens et pour l'industrie, car ils nous suggèrent de procéder avec prudence et avec soin pour éviter de tomber dans les mêmes pièges.

M. Cochrane: Oui, nous entendons parler de toutes sortes de pièges.

M. Moist: Je ne dis pas que le Canada imitera les États-Unis, mais je préfère être prudent.

M. Cochrane: C'est le cas de nous tous.

Vous avez mentionné que sur le plan de l'emploi, vous considérez que l'expérience a échoué. . .

Une voix: Voilà une question piège.

Le président: Je pense que M. Blaikie désire poser une question, mais je dois dire que M. Bulmer n'a cessé d'aller et de venir. On ne l'a pas vu dans la pièce souvent ce matin, et je ne sais pas trop à quoi m'en tenir. S'agit-il d'une question supplémentaire à celle de M. Cochrane?

M. Blaikie: C'est une question supplémentaire à celle de M. Cochrane. Elle se rapporte au témoignage que le Comité a entendu à Vancouver de la part d'une personne qui disait que le Canada n'était pas à la hauteur des États-Unis dans sa façon de faire. Il s'agit de M. Nance, la personne qui nous a remis tous ces exemplaires à titre gracieux de son livre. Je me demande pourquoi M. Bulmer. . .

Le président: Monsieur Blaikie, c'est là le problème: Vous n'étiez pas à Vancouver, mais M. Bulmer y était. M. Bulmer n'a pas raconté l'histoire comme il se doit. M. Nance a présenté un témoignage sur l'expérience américaine et nous a conjurés de ne pas répéter les mêmes erreurs au Canada. Il n'a pas parlé de l'expérience canadienne, car il ne la connaît pas. C'est pourquoi j'aurais voulu que M. Bulmer soit là pour qu'on évite les conversations à mi-mot. Car nous manquons de temps.

M. Cochrane: Une dernière question, alors. Nous avons traité de la sécurité. . .

Le président: Je voulais justement y revenir. M. Moist a répondu à votre question sur le transport aérien par une question sur les fourgons de queue. Je ne reviendrai pas sur tous les témoignages que nous avons entendus au sujet de ces fourgons, car on ne s'en sortirait pas, étant donné que les uns sont d'avis que la suppression des fourgons de queue serait une bonne chose, tandis que d'autres soutiennent que nos chemins de fer ne sont pas aussi efficaces que leurs homologues américains, parce que nous avons pris trois ans pour étudier la question. Quoi qu'il en soit, le paragraphe 35(3) du nouveau projet de loi contient la disposition suivante:

[Texte]

The Agency may on complaint or of its own motion inquire into, hear and determine any matter concerning safety under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency

That, Mr. Moist, I think would be the legitimate subclause whereby anybody on the rail side or the union side or the general public interest side could say that if you are taking off a piece of equipment such as a caboose, you have to have a hearing. In other words, you can still have the determination and the type of procedures under the new bill that we are having under the CTC under the old act. That is all I am throwing out.

Mr. Moist: Those were a requirement under the present act. As I understand it, those are a "maybe" under the proposed act.

The Chairman: You are right. I think it is more flexible under the new bill, I agree. It is not quite as strict, but part of the whole reason for the new bill is to cut away an awful lot of the regulatory burden and process that is taking so much time and has impeded many of the modes. Still, it is not an intent to impede safety.

Mr. Moist: I have to respond to that. In the area of safety, that regulatory baggage if you will, in your terms or whatever, is absolutely necessary I think. I do not believe the process that is being gone through on cabooses is undesirable. I am sorry that the motion came forward in the first place to have the first test, quite frankly, but I appreciate it is mandatory under the present act to have that procedure to deal with such a significant issue.

The Chairman: Mr. Cochrane, would you conclude please.

Mr. Cochrane: We talked about the safety. You mentioned about employment and it being a failed experience and that there are three basic sectors. I presume we are talking rail; we are talking truck; and we are talking airline.

In rail, for employment in the States, would your figures indicate it has gone up or down? It has gone down, I will concede that. I agree with the IAM; it has gone down 30% in the last 10 or 12 years.

There are more employees now involved in the air industry than there were before. It has gone up by 9% since 1978. In the area of trucking, it has gone up a significant amount there. It has gone up from 1.3 million basically, to 1.6 million.

What I am finding fault with is saying it is dismal as far as employment. It may not be good as far as employees who are represented. For example you said PWA as opposed to Calm Air, although I do not think there is anything preventing groups from trying to unionize or trying to represent those organizations. In the States both

[Traduction]

L'Office peut, sur plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur une question de sécurité, l'entendre et en décider lorsqu'elle relève d'une loi fédérale qu'elle est chargée d'appliquer en tout ou en partie.

Cette disposition, monsieur Moist, autoriserait quiconque, que ce soit les chemins de fer, les syndicats ou le grand public, à demander la tenue d'audiences s'il était proposé de supprimer un élément aussi important qu'un fourgon de queue. Autrement dit, la même procédure et le même processus décisionnel resteraient en vigueur dans le cadre du nouveau projet de loi, malgré la disparition de la CCT. Je tenais à préciser ce fait.

M. Moist: Il s'agit d'une obligation aux termes de la loi actuelle. Le projet de loi, pour sa part, se contente du mot «peut».

Le président: Vous avez raison. La nouvelle loi est plus souple. Mais si elle n'est pas aussi stricte, c'est qu'il fallait essayer de se débarrasser de bien des fardeaux administratifs inutiles qui prenaient beaucoup de temps et entraver l'action des sociétés de transport. Mais le but n'est pas de relâcher la sécurité.

M. Moist: Je dois intervenir à ce propos. Dans le domaine de la sécurité, les fardeaux administratifs, pour reprendre vos termes, sont une absolue nécessité, à mon avis. Je ne crois pas personnellement que la longue procédure d'examen des fourgons de queue soit inutile. Je pense que la proposition dès le départ était malheureuse, mais, bien franchement, je suis heureux que la loi actuelle prévoit une procédure obligatoire d'examen des questions importantes.

Le président: Monsieur Cochrane, auriez-vous l'amabilité de conclure?

M. Cochrane: Nous avons parlé de sécurité. Vous avez mentionné la situation de l'emploi et vous avez dit que l'expérience avait échoué dans les trois secteurs de base. J'imagine que ces secteurs sont le transport ferroviaire, le transport routier et le transport aérien.

Pour ce qui est de l'emploi dans le transport ferroviaire aux États-Unis, vos chiffres témoignent-ils d'une baisse ou d'une augmentation? Je concède que les chiffres ont baissé. Je suis d'accord avec les affirmations de l'Association internationale des machinistes. On a assisté à une chute de 30 p. 100 au cours des 10 ou 12 dernières années.

Mais le nombre d'employés est plus important que jamais dans l'industrie du transport aérien. La progression est de 9 p. 100 depuis 1978. Pour ce qui est du camionnage, ici encore l'augmentation est considérable. On en est passé de quelque 1,3 million d'employés à 1,6 million.

C'est pourquoi il me semble quelque peu exagéré de parler de situation catastrophique pour l'emploi. Il est possible que du point de vue de la syndicalisation, les choses ne soient pas aussi bonnes que souhaitées. Vous avez comparé à ce sujet les employés de la TWA à ceux de la Calm Air, mais je ne vois pas ce qui empêche la

[Text]

in air and trucking, the number of employees has increased significantly.

Just as an interesting thing, as opposed to saying that it failed because of employment, in both those industries it has gone up. In rail it has gone down. Mind you, in Canada it has gone down significantly too, but nonetheless, those are general statements that really do not hold up to the statistics.

Anyway, it was not a question, it was a comment. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane, and thank you colleagues for your co-operation.

• 1200

Mr. Blaikie: On a point of order, Mr. Chairman—it has nothing to do with the witnesses, but it is a point of order. If I could have your indulgence for just a minute, Mr. Chairman, I do not see anything inappropriate about researchers talking to their respective Members of Parliament. I noticed the Parliamentary Secretary said the Minister of Transport was talking to members on the government side. I do not see why anything I would have to say should be called into question simply because an NDP research assistant talked to an NDP Member of Parliament. I do not think it is a relevant criticism. You might not like what I had to say, but I think Mr. Bulmer is perfectly free to leave the room, get information, talk to anybody he likes and pass it on to his Member of Parliament. For you to bring it up as if it were somehow inappropriate, seems to me to be quite silly.

The Chairman: You may think it is silly. Your very question demonstrated the information was not correct, and the fact you were in Vancouver—

Mr. Blaikie: In your judgment—

The Chairman: Not in my judgment, but in the judgment of the people. Anyway, you are right. We do not usually have too many of these little procedural points. You are not a member of the committee, but you raised your point and we have recognized you. There is no sense continuing this silly, little discussion and therefore—

Mr. Blaikie: Which you started.

The Chairman: This committee stands adjourned until 1 p.m. when we will have a quorum.

M. Robichaud: Je ne suis pas d'accord lorsque vous dites que nous allons continuer cette discussion «insignifiante». Je crois qu'il est important, et ce, au même titre que les représentants du gouvernement, que nous puissions écouter les gens qui nous appuient. Je n'aime pas votre façon de procéder, à savoir nous mettre de côté comme si nous étions «insignifiants». Je m'oppose à vos propos.

The Chairman: I heard you *en français et en anglais*. Do you have anything else to say?

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

[Translation]

syndicalisation de ces employés ou du moins leur représentation. Aux États-Unis, que ce soit dans le transport aérien ou routier, le nombre d'employés a augmenté considérablement.

Il m'apparaissait donc intéressant de rappeler ces faits, au lieu de se contenter de dire qu'on a échoué lamentablement. Il y a eu des gains dans deux des trois secteurs. Au Canada, le transport ferroviaire a régressé également, mais les statistiques globales n'en demeurent pas moins positives.

Voilà, ce n'était pas une question, mais un commentaire. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cochrane, et merci, chers collègues, de votre collaboration.

M. Blaikie: J'invoque le Règlement, monsieur le président, ça n'a rien à voir avec les témoins mais c'est bien un rappel au Règlement. J'aimerais obtenir votre indulgence pendant un instant, monsieur le président, car je ne vois pas pourquoi les chercheurs ne pourraient pas parler à leurs députés. J'ai remarqué que le secrétaire parlementaire disait que le ministre des Transports s'adressait aux membres du gouvernement. Je ne vois pas pourquoi on remet en question le fait qu'un assistant de recherche du NPD parle à un député du NPD. A mon avis, cette critique n'est pas pertinente. Vous n'aimiez peut-être pas ce que j'avais à dire, mais je crois que M. Bulmer est tout à fait libre de quitter la pièce, d'aller chercher l'information dont il a besoin, de parler à qui il veut et de transmettre l'information aux députés de son parti. Il me semble absurde que l'on conteste ce genre de choses.

Le président: Vous croyez peut-être que c'est absurde. Mais votre question a démontré que l'information était inexacte, et le fait que vous étiez à Vancouver. . .

M. Blaikie: A votre avis. . .

Le président: Non seulement mon avis, mais celui de tout le monde. Quoi qu'il en soit, vous avez raison. Nous évitons d'habitude de nous chicaner sur des petits points de procédure. Vous n'êtes pas membre du comité, mais nous avons reconnu votre droit de parole. Il est inutile de poursuivre cette conversation et, par conséquent. . .

M. Blaikie: C'est vous qui l'avez entamée.

Le président: La séance est suspendue jusqu'à 13 heures, heure à laquelle le quorum sera atteint.

Mr. Robichaud: I do not agree with you when you talk about continuing this "silly" discussion. I believe it is important we should be entitled, on the same grounds as the members on the government side, to listen to the people who support us. I dislike your procedure, discarding "silly" people. I raise a strong protest against your remarks.

Le président: Je vous ai entendu *in French and in English*. Avez-vous quelque chose à ajouter?

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

[Texte]

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

The committee stands adjourned until 1 p.m.

[Traduction]

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

La séance reprendra à 13 heures.

AFTERNOON SITTING

• 1300

The Acting Chairman (Mr. Belsher): Good afternoon, ladies and gentlemen. Could we ask the representatives of the Manitoba Federation of Labour come forward, please. Gentlemen, I believe everyone has a copy of your brief and you understand the format we have been operating under. If you want to go ahead with your opening remarks, we will throw it open for questions after. We have 30 minutes.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman. I hope we in this committee are now clear about the assistants members of this committee have in their respective parties and that the committee has from its own committee staff, and there will be no further objections or obstreperous remarks from the Chair or anybody else about assistants giving us notes or whispering in our ears. I hope we have an end to it.

The Acting Chairman (Mr. Belsher): Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Reid: We will proceed with caution.

The Acting Chairman (Mr. Belsher): Go ahead, Mr. Hudson.

Mr. Wilf Hudson (President, Manitoba Federation of Labour): Thank you, Mr. Chairman. With me is Gary Russell, the Director of Research for the Manitoba Federation of Labour.

I am disappointed that we are restricted with time on such an important issue as this, but I guess somebody else picked those rules and we will have to try to live by them.

We are here to represent the Manitoba Federation of Labour, which represents approximately 80,000 members in this province. Our comments will deal in a general way with the issues, and we will read and try to highlight parts of our brief to keep within the time frame you have suggested. Then, of course, we will be prepared to discuss with you questions you may want to ask of us, keeping in mind we are here from a general concern of the public as well as the labour movement.

Canadians have long been known as a people who seek balanced and practical solutions to social and economic problems. Historically, we have demonstrated a common-sense approach, seeking a judicious combination of private and public enterprise in the pursuit of our common goals.

In recent years we have been witnessing some very disturbing trends in public policy at the federal level.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président suppléant (M. Belsher): Bonjour, mesdames et messieurs. Je demanderais aux représentants de la Fédération du travail du Manitoba de bien vouloir s'avancer. Messieurs, je pense que tout le monde a un exemplaire de votre exposé et vous comprenez notre façon de procéder. Si vous voulez bien présenter vos remarques d'ouverture, nous aurons par la suite une période de questions. Vous avez 30 minutes.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président. J'espère que ce Comité sait maintenant que chacun des membres a des assistants dans son parti et que le Comité dispose lui-même de ses propres documentalistes et j'espère aussi qu'il n'y aura aucune autre objection ni remarque bruyante de la part du président ou de toute autre personne lorsque les assistants nous remettront des notes ou qu'ils nous chuchoteront des renseignements à l'oreille. J'espère que nous en avons vu la fin.

Le président suppléant (M. Belsher): Merci, monsieur Benjamin.

M. Reid: Nous allons y aller prudemment.

Le président suppléant (M. Belsher): Allez-y, monsieur Hudson.

M. Wilf Hudson (président, Fédération du travail du Manitoba): Merci, monsieur le président. Voici Gary Russell, directeur de la recherche à la Fédération du travail du Manitoba.

Cela me désole qu'on nous impose une limite de temps pour traiter d'une question aussi importante, mais comme les règles ont été établies ailleurs, nous essayerons de nous en accommoder.

Nous sommes ici pour représenter la Fédération du travail du Manitoba qui compte environ 80,000 membres dans cette province. Nos observations porteront d'une façon générale sur les questions, et dans notre lecture, nous essayerons de faire ressortir les parties principales de notre mémoire afin de ne pas dépasser le temps qui nous a été alloué. Puis nous pourrions répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser, en rappelant que nous sommes ici dans l'intérêt général du public ainsi que du mouvement syndical.

Les Canadiens sont depuis longtemps connus comme un peuple qui cherche des solutions pratiques et équilibrées à leurs problèmes économiques et sociaux. De tout temps, nous avons fait preuve de bon sens, cherchant à combiner judicieusement le secteur public et le secteur privé dans l'accomplissement de nos objectifs communs.

Depuis quelques années, les mesures prises par le gouvernement fédéral suivent des tendances fort

[Text]

Practical solutions are being abandoned in favour of ideological formulas. The private sector has been declared the primary engine of growth in our economy.

It amounts to a reversal of priorities. A sensible approach would be to appraise our economic performance, determine where our needs are not being adequately met, and then see which activities could best be promoted through the private sector. Instead, current policy is to declare that private enterprise is the primary vehicle of economic activity and then see how the public needs can best be met within that framework.

• 1305

We view deregulation in that context. It is a step in the wrong direction, leading us further away from our goal of sensible economic management, which will have a serious negative impact on the well-being of Canadians in the long run.

The productivity of industry is but a single criterion in the evaluation of economic performance. It must be balanced against a wide range of performance criteria, ranging from the allocation of society's resources to social needs and economic development. Only in a properly managed mixed economy, not an unregulated free-for-all, can all of these considerations be brought to bear on the management of industry.

There are certain industries which we consider public utilities because they provide essential services, either to the public or to the rest of the industry. They are in fact so important that we cannot afford to let them be used for the purpose of chasing profits and we often convert them to public ownership. In other instances we keep close watch on them through regulation.

The position of the Manitoba Federation of Labour is that transportation is no less a public utility than, say, hydro power or the telephone system. While it would be impractical to nationalize the transportation industry, it is crucial to ensure public input through effective regulation. Should that regulation become a hindrance to growth and development of the industry, it should be streamlined, not eliminated.

The historical criterion used by the Canadian Transport Commission for assessing the performance of carriers in the various transportation modes, namely public convenience and necessity, is not really adequate to meet the need. An additional criterion should be applied, namely that the service should be consistent with national transportation policy.

Needless to say, we are opposed to any policy which retreats from the "public convenience and necessity" criterion and replaces it with a lesser criterion, namely

[Translation]

inquiétantes. On abandonne les solutions pratiques en faveur de formules idéologiques. Le secteur privé a été désigné comme le moteur principal de croissance de notre économie.

Cela équivaut à un revirement de priorités. Une approche sensée consisterait à évaluer notre rendement économique, à préciser les secteurs où nos besoins ne sont pas comblés de façon satisfaisante puis à établir les activités qui pourraient être confiées à profit au secteur privé. À la place, on déclare que l'entreprise privée est le principal véhicule de l'activité économique puis on attend de voir comment on pourrait le mieux répondre aux besoins publics à l'intérieur de ce cadre.

Nous percevons la déréglementation dans ce contexte. C'est un pas dans la mauvaise direction qui nous éloigne encore plus de notre objectif d'une gestion économique sensée et qui aura des graves répercussions sur la prospérité des Canadiens à longue échéance.

La productivité de l'industrie n'est qu'un des critères servant à évaluer le rendement économique. Elle doit être mise en corrélation avec une vaste gamme de critères de rendement qui vont de la répartition des richesses de la société jusqu'au développement économique et à la satisfaction des besoins sociaux. Ce n'est que dans une économie mixte gérée comme il se doit, et non dans une mêlée générale non réglementée, que nous pourrions appliquer toutes ces considérations à la gestion de l'activité économique.

Il y a quelques branches d'activités que nous considérons comme des secteurs d'utilité publique parce qu'elles fournissent des services essentiels au public ou au reste du secteur économique. En fait, leur importance est telle que nous ne pouvons nous permettre de les laisser utiliser à la poursuite de bénéfices et c'est pourquoi nous en transférons souvent la propriété à l'État. En d'autres circonstances, nous les surveillons de près par l'intermédiaire d'une réglementation.

De l'avis de la Fédération du travail du Manitoba, les transports ne sont pas moins un service d'utilité publique que, par exemple, l'électricité ou le téléphone. Bien qu'il soit peu pratique de nationaliser l'industrie du transport, il est vital de solliciter l'apport des pouvoirs publics au moyen d'une réglementation efficace. Si cette réglementation devient un obstacle à la croissance et au développement de l'industrie, il faut la rationaliser mais non l'éliminer.

Le critère utilisé de tout temps par la Commission canadienne des transports pour évaluer le rendement des divers modes de transport n'est pas réellement adapté aux besoins. Il faudrait appliquer un autre critère, par exemple veiller à ce que le service soit cohérent avec la politique nationale des transports.

Inutile de dire que nous nous opposons à toute mesure qui substitue au critère de «l'utilité et de la nécessité publiques» un critère de moindre importance, notamment

[Texte]

whether the carrier is fit, willing and able. In no segment of the transportation industry can we be assured that the firms that are fit, willing and able', but whose first priority is profit, will provide the kind of service which meets the needs of our economic strategy and the public.

This would also add that the replacement of the Canadian Transport Commission with a new National Transportation Agency is a backward step. With considerably less power to oversee Canadian transport, with virtually no authority over fares, routes, or entry and exits, and with significantly fewer employees, such an agency will cripple Canada's ability to administer an effective transportation policy.

We have a great deal of concern about the stability of an industry that is subject to cutthroat competition as the central regulatory mechanism. The normal expectation, as well as the American experience of deregulation, suggests that such an industry will be characterized by spectacular but short-lived successes, widespread bankruptcies, waves of mergers and ultimately a high degree of industrial concentration. In the end, policies intended to enhance competition end up producing the demise of the competition.

Policies promoting confidential contracts, as proposed for the rail industry, as well as the easy entry and exit proposed across the transportation sector, constitute a step in precisely that direction.

Canada is not in a strong position to compete in much of the transportation industry. Large American corporations enjoy the economies of scale that come with larger markets and more intensely developed industry. Larger American shippers are often in a position to negotiate better deals than their Canadian counterparts. The rail industry would be vulnerable to devastating competition if American carriers gain greater access to Canadian routes. The trucking industry is even more fragile, in the face of predatory competition from the south. The Canadian trucking industry could be virtually wiped out.

• 1310

The end result is liable to be industrial concentration, which will simply replace public Canadian regulation with private and American regulation of our transportation industry.

In the airline industry, for example, we can expect major changes in route patterns. A quest for maximum profits will induce the biggest airlines to favour the glamour routes and high-density luxury routes with strong or inelastic demand. Major centres will experience increases in flights to other major centres. Smaller centres will find flights arriving less frequently. Some will lose jet

[Traduction]

que le transporteur ait «le pouvoir et la volonté» d'assurer le service qu'on attend de lui. Aucun secteur des transports ne peut nous garantir que les entreprises qui répondent à ce dernier critère, sauf celles dont la première priorité est de réaliser un bénéfice, pourront fournir les services qui répondent aux besoins de notre stratégie économique et du public.

En outre, le remplacement de la Commission canadienne des transports par un nouvel Office national des transports constituerait un pas en arrière. Investi d'un pouvoir beaucoup moins important en matière de transport au Canada, ne possédant à peu près aucune autorité sur les prix, les itinéraires ou les entrées et sorties et comptant un nombre beaucoup moins grand d'employés, un tel office paralysera l'application d'une politique efficace en matière de transport au Canada.

Nous nous inquiétons beaucoup de la stabilité d'une industrie soumise à une concurrence impitoyable tenant lieu d'un mécanisme central de réglementation. Il est alors normal de s'attendre, tout comme nous l'enseigne l'expérience de la déréglementation aux États-Unis, qu'une telle industrie affichera des réussites spectaculaires mais éphémères, des faillites nombreuses, des vagues de fusions et, à la longue, une concentration industrielle très élevée. À la fin, les mesures qu'on avait mises en place pour favoriser la concurrence auront justement eu l'effet inverse.

Les contrats confidentiels, que l'on propose pour le secteur ferroviaire, ainsi que la facilité d'accès et de sortie qui est envisagée dans le secteur des transports représente justement un pas dans cette direction.

Le Canada n'est pas dans une position de force pour assurer une concurrence dans la plupart des secteurs des transports. Les grandes sociétés américaines bénéficient des économies d'échelle qui accompagnent l'exploitation de marchés importants et une industrie beaucoup plus développée. Les gros expéditeurs américains sont souvent en position de négocier de meilleures transactions que leurs homologues canadiens. Le secteur ferroviaire serait vulnérable à une concurrence dévastatrice si les transporteurs américains avaient un meilleur accès aux lignes canadiennes. Le secteur du camionnage est encore plus fragile puisqu'il fait face à une concurrence féroce venant du Sud. Ce secteur pourrait presque être rayé de la carte.

La concentration qui est susceptible de se produire remplacerait tout simplement la réglementation publique au Canada par une réglementation, à l'américaine et privée, de nos transports.

Ainsi, dans le secteur aérien, nous pouvons nous attendre à des modifications majeures des itinéraires. Dans leur recherche d'un bénéfice maximum, les grosses compagnies aériennes favoriseront les lignes de prestige, lucratives et hautement achalandées où il existe une demande forte ou stable. Les grandes agglomérations connaîtront une augmentation du nombre de vols entre

[Text]

service completely and will have to rely on smaller commuter runs and air taxis to the major airports.

I just might say this is already happening in Manitoba. Some of the jet service is being reduced to turbo-prop service into the north of Manitoba. I understand it is happening in other places, but we know of this in Manitoba. Fares on these relatively unprofitable runs will be raised to compensate. I might say the north-south runs in this province are already about twice per mile what they are east-west.

There never has been a private market rationale for the maintenance of an extensive east-west transportation system in Canada. It has been developed primarily for the purpose of political and cultural cohesion. The natural market tendency is to develop north-south links. Yet Canadians are remarkably solid in their agreement that the east-west transportation system has been essential for the maintenance of Canada as we know it.

This raises the question of cross-subsidization. There do exist, cases where it is perfectly rational to subsidize uneconomical routes from the revenues of more profitable routes. Otherwise, it would not be possible to carry partial truckloads, characteristic of long east-west hauls, and still to maintain a competitive rate or return. This option, however, will not be available in the deregulated environment governed primarily by the market forces.

But on north-south routes, Canadian carriers will face crippling competition. U.S. carriers maintain larger-scale operations with well-developed north-south circuits. U.S. carriers would be able to operate more efficient routes and to offer discounts to their Canadian branches. The same is not true of Canadian carriers, which would suffer a serious competitive disadvantage.

The issue of safety is crucially important in the transportation industry. In the headlong rush to beat out the competition, safety procedures are an extra expense that can mean the difference between a profit and a loss. A safety procedure that is not considered absolutely essential may well be abandoned.

The American experience with deregulated airlines illustrates the tendency towards using less-qualified personnel for safety inspections, performing less rigorous inspection routines, employing inexperienced flight personnel and overburdening them with a wider range of duties using older and smaller aircraft that have poorer safety records, and keeping low fuel reserves.

[Translation]

elles. L'inverse se produira pour les petites agglomérations. Certaines perdront complètement le service d'avion à réaction et devront alors se rabattre sur des services de liaison et des taxis aériens vers les grands aéroports.

Je peux dire que c'est déjà ce qui se produit au Manitoba. Dans le nord de la province, certains services d'avion à réaction ont été remplacés par des turbo-propulseurs. Je crois comprendre que la situation existe ailleurs mais nous connaissons ce cas au Manitoba. Pour compenser, les compagnies augmenteront les prix de ces trajets relativement peu rentables. Dans notre province, les trajets nord-sud affichent des prix qui sont déjà deux fois plus élevés au mille que ceux des itinéraires d'est en ouest.

Le marché privé n'a jamais pu servir à justifier la mise en place d'un vaste réseau de transport d'est en ouest au Canada. Le réseau a surtout été développé pour satisfaire les besoins d'une cohésion politique et culturelle. La tendance naturelle du marché est d'offrir des liaisons nord-sud. Pourtant, les Canadiens reconnaissent de façon remarquable que le réseau de transport est-ouest a été essentiel pour préserver la situation actuelle du Canada.

Cela soulève la question de l'autosubventionnement. Il y a effectivement des cas où il est parfaitement justifié de subventionner une ligne non rentable à partir des recettes de lignes plus lucratives. Sinon, il ne serait pas possible de transporter des chargements partiels par camion, qui caractérisent les longs voyages d'est en ouest tout en maintenant un taux de rendement concurrentiel. Toutefois, on ne pourra se prévaloir de cette option dans un secteur déréglementé assujéti principalement aux jeux du marché.

Cependant, les transporteurs canadiens feront face à une concurrence paralysante sur les itinéraires nord-sud. Les transporteurs américains exercent une activité très intense sur les circuits nord-sud bien développés. Ils seraient en mesure d'exploiter des itinéraires plus commodes et d'offrir des remises à leurs succursales canadiennes. Les transporteurs canadiens ne pourraient pas faire la même chose et seraient gravement désavantagés sur le plan de la concurrence.

La question de la sécurité prend une importance fondamentale dans le secteur des transports. Dans la concurrence effrénée, les mesures de sécurité constituent une dépense supplémentaire qui peuvent faire toute la différence entre un bénéfice et une perte. Une mesure de sécurité qui ne serait pas considérée comme absolument essentielle pourrait bien être abandonnée.

Aux États-Unis, la déréglementation des compagnies aériennes illustre la tendance à recourir à un personnel moins qualifié pour les inspections de sécurité, à effectuer des inspections routinières moins rigoureuses, à embaucher un personnel volant inexpérimenté et à lui imposer une plus grande quantité de tâches, à utiliser des avions plus petits et de modèles moins récents qui présentent une fiche de sécurité moins reluisante et enfin,

[Texte]

Carriers that operate on a shoestring will be reluctant to spend money on repairs and upgrading, if they can squeeze one more trip out of existing equipment. Truck drivers will be expected to drive longer stretches to keep the trucks on the road. This endangers both drivers and the public.

Travellers who live in remoter areas—and not very remote areas at that—pay in the form of higher fares for inferior service. The taxpayers of the country will have to foot the bill for subsidizing the less-profitable runs, since public carriers will be the only ones willing to offer the service.

In conclusion, we believe that deregulation is a poor approach to economic policy in the transportation industry. It has not worked well in the United States and it can be expected to do even more damage in Canada. We are calling on the Parliament of Canada to put us back on the track of balanced economic development that acknowledges the legitimate roles of both the public and the private sectors.

• 1315

We hope the issues we have presented in our brief will be useful to your deliberations. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Hudson. Members of the committee, recognizing that we started 10 minutes late, let us try to keep our questions on the bill. Forget about the philosophy and be brief and succinct, because we have a lot of witnesses to hear this afternoon. Mr. Benjamin, you have the floor.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Hudson used to live in Regina. He was a constituent of mine and I miss him. The labour movement in Manitoba is very fortunate to have him.

Mr. Belsher: Did he leave because of you?

Mr. Benjamin: He might have left because of me. I do not know. I wish he had not and I hope he comes back.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Your time is up.

Mr. Benjamin: On the fit-willing-and-able test, in the view of the federation, what do you think should be in the legislation in terms of criteria for who is fit and how fit? The willingness is probably not a problem so long as they have some bank manager dumb enough to lend them money. But the fitness and able test... I appreciate that much of labour movement is fed up with this. They are against it. We have had witnesses who said they were not going to recommend amendments to legislation which they fundamentally and philosophically opposed. The problem all members of this committee have is that we are stuck with it.

[Traduction]

à maintenir les réservoirs de combustible à un faible niveau.

Les transporteurs qui disposent d'un très petit budget hésiteront à effectuer des réparations et des améliorations si elles peuvent tirer un dernier voyage d'un de leurs véhicules. Les conducteurs de camions devront réduire leurs arrêts pour laisser les camions plus longtemps sur la route, mettant ainsi en danger leur propre vie et celle du public.

Les voyageurs qui demeurent dans des régions éloignées—mais qui ne le sont pas tellement—doivent payer un prix plus élevé en retour d'un service inférieur. Les contribuables canadiens devront assumer le coût des subventions accordées aux trajets moins rentables étant donné que les transporteurs publics seront les seuls à vouloir assurer le service.

En conclusion, nous croyons que la déréglementation est une piètre façon de mettre en place une politique économique dans le secteur des transports. Elle n'a pas bien fonctionné aux États-Unis et on peut s'attendre qu'elle fasse encore plus de dégâts au Canada. Nous exhortons le Parlement du Canada à nous remettre sur la voie d'un développement économique équilibrée qui reconnaisse le rôle légitime du secteur public comme du secteur privé.

Nous espérons que les points que nous avons soulevés dans notre exposé vous seront utiles dans vos délibérations. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Hudson. Mesdames et messieurs, comme nous avons débuté 10 minutes en retard, essayons de concentrer nos questions sur le projet de loi. Oubliez l'idéologie et soyez brefs car nous avons beaucoup de témoins à entendre cet après-midi. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Hudson a déjà habité Regina. C'était un des électeurs de ma circonscription et il me manque. Le mouvement syndical au Manitoba est très chanceux de l'avoir.

M. Belsher: Etes-vous à l'origine de son départ?

M. Benjamin: C'est possible, je ne le sais pas. J'aurais aimé qu'il ne parte pas et j'espère qu'il reviendra.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Votre temps est écoulé.

M. Benjamin: En ce qui concerne «le pouvoir et la volonté» qu'on exige, d'après la Fédération, quels devraient être les critères prévus dans le projet de loi à ce titre? La volonté n'est probablement pas un problème tant qu'ils auront un directeur de banque assez stupide pour leur prêter de l'argent. Et pour ce qui est de la capacité, je constate avec plaisir que le mouvement syndical en a ras le bol. Il s'oppose à ce critère. Des témoins nous ont dit qu'ils n'allaient recommander aucune modification contraire à leur idéologie et à leurs principes de base. Tous les membres du comité ont le même problème, celui d'avoir à subir cette loi.

[Text]

I would like to ask you how we can make a bad bill less bad by some changes or improvements. The fit-willing-and-able test is worrying me. I would like to know if the federation has any views on it and if they would give us some suggestions.

Mr. Hudson: First of all, thank you for your opening remarks. I appreciate that. It was not Mr. Benjamin's fault I left Regina.

I think the first criterion—to a large extent, I think it has been—should be the needs of the people. Where a community needs to be served is one of the first criterion. First of all, you determine if you need it. Once that has been determined, we should be determining the kind of service necessary to serve the people. In providing that service, we are not serving the people well if we only have people coming in who are fit, willing and able to do it. As we have said, we are concerned they will come in and provide a service which is not full service and not a good service. One of the more important factors of it is not a safe service.

We think the regulatory system has worked rather well. Having lived in Northern Manitoba, we used to argue, and still would argue, that some of the regulations were not very fair. People who were travelling north and south across this country had to pay a lot higher rates than for east to west. That is already a factor.

On the cost factor, we expect it will get even worse, to the extent that ordinary people will not be able to afford to use the transportation system, particularly the airline systems.

Mr. Benjamin: Would you be prepared to send us something within the next two weeks with criteria which should be in the legislation or in regulations about the fitness and the able thing? On willingness, you can suit yourself. Would your organization be prepared to do that? Could you help us with it or send in suggestions?

• 1320

Mr. Hudson: Yes, we would do that. We have the address.

Mr. Benjamin: It has been put to us—I think there is with some validity—that the business of taking a jet aircraft 100 or 200 miles flies in the face of good transportation economics; it is a waste of a jet aircraft. I am thinking of Ottawa to Montreal, 120 miles. You get the damned thing up and you have to bring it down. Jets are efficient at 35,000 feet or 40,000 feet. We have excellent Canadian-made and Canadian-invented turbo-prop aircraft. I do not see any problem in terms of the service to the smaller centres. Goodness knows this bill is terribly deficient on remote and northern areas.

The problem is the outfits which will come in and go out no matter which aircraft you are flying. Would you

[Translation]

J'aimerais que vous me disiez comment nous pouvons améliorer ou modifier un mauvais projet de loi. Ce critère de la capacité et de la volonté me préoccupe. Quelle est l'opinion de la Fédération à ce sujet et pourrait-elle nous donner quelques suggestions?

M. Hudson: En premier lieu, je vous remercie de vos observations. Je vous en suis reconnaissant. Mon départ de Regina n'était pas imputable à M. Benjamin.

Le premier critère devrait-être les besoins de la population, et je crois qu'il l'a été dans une large mesure. L'un des premiers critères est de pouvoir satisfaire les besoins d'une collectivité. Vous déterminez en premier lieu s'il y a un besoin puis vous précisez le genre de service qui est nécessaire pour y répondre. Nous ne servirions pas bien la population si ce risque était laissé uniquement à ceux qui ont la capacité et la volonté de le faire. Comme nous l'avons dit, ces gens pourront offrir un service qui ne sera ni complet ni efficace, et cela nous préoccupe. L'un des facteurs les plus importants n'est pas la sécurité du service.

A notre avis, le système de réglementation a fonctionné assez bien. Ayant demeuré dans le nord du Manitoba, nous avions l'habitude de prétendre, ce que nous ferions encore aujourd'hui, que certains règlements n'étaient pas équitables. Les personnes qui voyageaient sur un axe nord-sud au Canada devaient payer beaucoup plus cher que ceux qui le faisaient d'est en ouest. Voilà déjà un facteur.

Concernant les coûts, nous nous attendons à ce qu'ils augmentent encore plus, jusqu'au point où le Canadien moyen ne pourra plus se permettre d'utiliser le réseau de transport, plus particulièrement l'avion.

M. Benjamin: Seriez-vous disposé à nous envoyer d'ici deux semaines un document exposant les critères qui devraient être inclus dans la loi ou dans la réglementation touchant la compétence des transporteurs? En ce qui concerne la volonté, suivez votre idée. Votre organisme serait-il disposé à faire cela? Pouvez-vous nous aider à ce sujet ou nous envoyer des propositions?

M. Hudson: Oui, nous le ferons, nous avons l'adresse.

M. Benjamin: Nous nous sommes laissé dire—et je crois que c'est assez valable—que l'exploitation d'un avion à réaction sur des trajets de 100 ou 200 milles va à l'encontre des principes de rentabilité et que c'est un gaspillage de matériel. Je pense au vol Ottawa-Montréal d'une longueur de 120 milles. Dès que le fichu avion est dans les airs, il faut le faire redescendre. Les avions à réaction donnent un bon rendement à 35,000 ou 40,000 milles pieds. Nous avons d'excellents turbopropulseurs inventés et fabriqués au Canada. Je ne vois aucun problème à les utiliser pour les petites agglomérations. Dieu seul sait à quel point ce projet de loi n'est pas adapté aux besoins des régions nordiques ou éloignées.

Le problème réside dans les entreprises qui se succéderont peu importe le genre d'avion que vous faites

[Texte]

tell this committee and provide us later. . . Partially, it has to do with the fit-willing-and-able test, but it is also in terms of the requirement for the provision of reliable service. They just do not come in, cream the gravy off the top in the peak season and then go away the rest of the year.

In my view, the risk in this bill is to the legitimate carriers who have built up a market, built up customers, etc. This bill licenses others to raid their revenue. It is not just the railroads. It is a lot of others. What is the view of MFL on putting something in this legislation to stop that?

Mr. Hudson: If they are on relatively short routes, I do not have a strong objection to turbos per se. When we are talking about flying into the north, we are not talking about Montreal to Ottawa. We are talking about Winnipeg to Regina and Winnipeg to Saskatoon, those kinds of routes. We are talking about 500 to 600 miles to these areas. I know there have been some good short-flight aircraft developed in this country and used in other countries more extensively than here. The problem is, we are bringing in aircraft we were using 20 years ago. We are not bringing in new turbo props; we are bringing in old turbo props. That is the problem.

Coming to the point about transportation, if there is no cross-subsidization by those who are prepared to cream off the good runs to these other areas, those rates are going to jump higher and higher. For example, if you want to fly from here to Thompson which is about 480 air miles, it is about \$350. You can do it for a hell of a lot cheaper to Regina. That is just one example.

Mr. Benjamin: You think there should be a requirement in the legislation or in regulations that if a carrier, airline, truck or railway, is going to provide a benefit, discount or lower fare for any period of time, they should have to make it available to every place they serve. They cannot just select the big markets. If they are flying to a small city or a northern community, the law should require that anything they would give out of their routes in a large market, they must also do in the small markets. Would you like to see that in the legislation or at least in regulation?

Mr. Hudson: Yes, of course. It is one of the economic points we are trying to make. If they only fly the routes and make a pretty high profit or get very competitive on the luxury routes, as we refer to them, they are not going to provide a service to the less well-paid routes, and it is going to come back on the taxpayer. It could be that those communities are going to lose the service and disappear because they cannot have the service.

[Traduction]

voler. Pourriez-vous dire à ce comité et nous remettre plus tard. . . le problème porte en partie sur le critère de la capacité et de la volonté, mais c'est aussi une obligation de fournir un service fiable. Il ne faut pas que ces entreprises aient le beau jeu pendant la saison de pointe pour ensuite déguerpir le reste de l'année.

A mon avis, ce projet de loi comporte un risque pour les transporteurs légitimes qui ont établi un marché, bâti une clientèle, etc. Le projet de loi autorise n'importe qui à s'approprier leurs recettes. Et ce n'est pas juste dans les chemins de fer. C'est dans beaucoup d'autres secteurs. Votre fédération est-elle disposée à proposer des amendements au projet de loi pour éliminer ce risque?

M. Hudson: S'il s'agit de trajets relativement courts, je n'ai pas vraiment d'objection à ce qu'on utilise des turbopropulseurs. Lorsqu'on parle de vol dans le nord, il ne s'agit pas de Montréal-Ottawa mais bien de Winnipeg-Régina et de Winnipeg-Saskatoon, ce genre de choses. Nous parlons de trajets d'environ 500 à 600 milles dans ces régions. Je sais que notre pays a mis au point quelques bons avions pour de courtes distances et que d'autres pays les utilisent davantage qu'ici. Le problème vient du fait qu'on utilise des avions qui étaient en service il y a 20 ans. Ce ne sont pas de nouveaux turbopropulseurs mais bien des anciens auxquels nous faisons reprendre du service. Voilà le problème.

En ce qui concerne les transports, si les entreprises qui sont disposées à s'approprier les trajets lucratifs ne veulent subventionner elles-mêmes leurs autres vols dans ces régions éloignées ou de moindre importance, les prix dans ces derniers cas augmenteront de plus en plus. Par exemple, si vous voulez vous rendre à Thompson à partir d'ici, une distance d'environ 480 milles par avion, il vous en coûtera environ 350 dollars. Mais vous débourserez beaucoup moins si vous vous rendez à Régina. Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres.

M. Benjamin: Selon vous, un transporteur, une compagnie aérienne, une entreprise de camionnage ou un chemin de fer offrant un avantage, une remise ou une réduction de prix pour une période donnée, devraient être tenus, en vertu de la loi ou du règlement, d'offrir la même chose pour tous les endroits qu'ils desservent. Ils ne pourraient pas choisir seulement les gros marchés. S'ils assurent un vol vers une petite ville ou une localité du nord, la loi devrait les obliger à offrir aux petits marchés le bénéfice de tout ce qu'ils accordent à leurs marchés importants. Est-ce le genre de dispositions que vous aimeriez voir dans la loi ou au moins dans un règlement?

M. Hudson: Oui, bien entendu. Voilà l'un des arguments économiques que nous essayons de faire valoir. S'ils exploitent uniquement les lignes très lucratives ou qu'ils deviennent très compétitifs sur les itinéraires de prestige, comme nous disons, ils n'offriront aucun service sur les trajets moins rémunérateurs et le contribuable en sera quitte pour la facture. Il se pourrait que ces localités perdent le service et disparaissent parce qu'elles n'auront pas été desservies.

[Text]

[Translation]

• 1325

In fact, that is what is already happening to some extent with rail-line abandonment under the change in the Crow rate, because the transportation variable rates allowed that to happen. We will see the face of the provinces, at least the prairie provinces, I do not know the eastern provinces, change significantly if this goes through. We are not only changing the transportation system, we are changing a way of life in this country.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just want to remind the committee that airline deregulation has gone on for the last two or three years. When discount fares and seat sales came in and cities like Regina, Saskatoon, Thunder Bay and Sault Ste. Marie were left out because it only applied to the major centres, we had to resort to questions in the House of Commons or press conferences to kick the hell out of airline and railway executive officers to get equal treatment. So it was only due to public political fights.

I hope that the committee will consider some amendments that provide an equity of treatment, no matter where the hell they are travelling to.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. At the same time, you must realize that as long as the Chair has been in my pencilled hands, I have tried to be polite and listen to everyone. However, we cannot make speeches with everyone, because if we try to do that, we will probably never finish with the witnesses.

Mr. Benjamin: Mr. Reid and I are putting in things that are worth hearing.

Mr. Taylor: Mr. Hudson, when you mention that you are so strongly behind the public convenience and necessity and that you prefer an east-west approach rather than a north-south approach, are you aware that in terms of the public need and necessity, we now have the cards stacked against the trucking industry?

The trucking industry has to compete with rail lines across the east and west, but to go east or west they have to buy a licence and have a public hearing costing anywhere from \$1,000 to \$10,000 or \$15,000 in every province they go into. Over the years, the trucking industry has not been able to develop east and west unless they drop through the United States. When you say you are strong in favour of need and necessity, are you including the situation that exists now and that has been very detrimental to the ability of the trucking industry to carry out a real competition with the railways across Canada?

Mr. Hudson: When we talk about need and necessity, we are talking about people.

Mr. Taylor: Truckers are people.

En fait, c'est ce qui se passe déjà dans une certaine mesure avec l'abandon des lignes de chemins de fer qui a suivi les modifications du tarif du Nid-de-Corbeau, tout cela à cause de la modulation des prix du transport. Si cela se produit, nous verrons changer de façon appréciable la physionomie des provinces, du moins celle des Prairies car je ne connais pas les provinces de l'Est. Ce n'est pas seulement le réseau de transport que nous changeons au Canada, mais bien un mode de vie.

M. Benjamin: Monsieur le président, je désire seulement rappeler au Comité que la déréglementation des transports aériens existe depuis deux ou trois ans. Lorsque les compagnies ont offert des rabais qui laissaient pour compte des villes comme Regina, Saskatoon, Thunder Bay ou Sault-Ste-Marie, puisque cela s'appliquait uniquement aux grands centres urbains, il a fallu passer par des questions à la Chambre des communes ou des conférences de presse pour critiquer vertement les dirigeants des compagnies aériennes et ferroviaires afin qu'elles assurent un traitement égal à tout le monde. C'est uniquement par ce biais que nous avons pu obtenir gain de cause.

J'espère que le Comité envisagera d'introduire des amendements qui assurent le même traitement pour tous, peu importe la destination.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Parallèlement, vous devez savoir que depuis qu'on m'a confié la présidence, j'ai essayé d'être poli et de donner la parole à tout le monde. Cependant, nous ne pouvons nous permettre ce genre de digression avec tous les témoins, car nous n'en finirions probablement jamais.

M. Benjamin: M. Reid et moi disons des choses qui méritent d'être entendues.

M. Taylor: Monsieur Hudson, lorsque vous appuyez si vigoureusement le critère d'utilité et de nécessité publiques, préférant une approche est-ouest plutôt que nord-sud, savez-vous que le secteur du camionnage ne répond plus à ce critère parce qu'on modifie les règles du jeu le concernant?

Le secteur du camionnage doit concurrencer le chemin de fer d'est en ouest mais pour cela, il doit acheter une licence et assister à une audience publique pouvant coûter entre 1,000 et 15,000\$ pour chaque province dans laquelle il désire exercer son activité. Au cours des ans, le secteur du camionnage n'a pas été en mesure de développer un marché vers l'est et vers l'ouest sans passer par les États-Unis. Lorsque vous dites favoriser fortement le besoin et la nécessité du service, tenez-vous compte de la situation actuelle qui a nui énormément au secteur du camionnage et l'a empêché d'entrer réellement en concurrence avec nos chemins de fer?

M. Hudson: Lorsque nous parlons du besoin et de la nécessité, nous parlons de la population.

M. Taylor: Les camionneurs en sont.

[Texte]

Mr. Hudson: Yes, truckers are people, and we will come to that. People drive trucks and people are paying. That is really the point when we were talking about need and necessity, and ways of life. I am aware that truckers have to pay and that they are in competition with railways. I also recognize that the people of this country pay for the roads the truckers use, and I think they should be paying some of their share toward the roadbeds that we build for them.

However, the railroads, whether they are Crown corporations or private corporations, pay for their own roadbeds, so it is a different situation and they are competing with that. It may seem to you that it is a high fee, but they are not providing roads, unlike the railways which build their own tracks.

Mr. Taylor: Let us stop at that for a moment. Do not say they do not build any roads, because every time a truck moves, it is paying money into the government through fuel taxes and licence plates. The licences are based on the size of the axles and the size of the loads, so they are paying something toward the building of the roads. They are not getting them for free.

• 1330

Mr. Hudson: I agree with that, except in Saskatchewan. They are not paying any road tax except on their gasoline. It was eliminated some time ago. I do not know if they are paying in Alberta now.

It is a good point, but I do not think we should be eliminating it. People who use cars do it. People who pay taxes do it, too. I could not give you any statistics on this, but I do not think the truckers are contributing as much toward the use of the roads they are using as the railroads are to the use of the rails they are using.

Mr. Taylor: The point is that I certainly want you to recognize they are contributing according to what the provincial governments tell them to contribute, which is generally based on a formula. Are you supporting the fact that an Alberta trucker should have a hearing in Alberta to get a licence and then in order to go through Saskatchewan another hearing and then Manitoba so that you have 10 hearings across the country for a trucker to compete in or through 10 provinces? This is the part I am talking about.

Mr. Hudson: I do not know what you mean by hearings.

Mr. Taylor: If you have a trucker in Manitoba who wants to go to British Columbia through Canada, he gets a licence and he has a need and necessity hearing and the Manitoba board gives him a licence. Then to go through Saskatchewan he has to go to the Saskatchewan board, have another hearing and bring in witnesses. Those who are going to compete against him come and speak against

[Traduction]

M. Hudson: Oui, j'en conviens et nous y viendrons. Ceux qui conduisent les camions et ceux qui paient sont des gens comme nous. Voilà où je voulais réellement en venir en parlant de nécessité et de mode de vie. Je sais que les camionneurs doivent payer et qu'ils subissent la concurrence des chemins de fer. J'admets également que la population de ce pays finance les routes qu'utilisent les camionneurs et ces derniers devraient, à mon avis, assumer une part du coût des routes que nous avons construites à leur intention.

Cependant, les chemins de fer, qu'ils appartiennent au secteur public ou au secteur privé, paient leurs propres voies; la situation est donc différente et les chemins de fer doivent en tenir compte. Le prix que les camionneurs ont à payer peut vous sembler élevé, mais ils ne fournissent pas les routes, contrairement aux chemins de fer qui construisent leurs propres voies ferrées.

M. Taylor: Un instant! Ne dites pas qu'ils ne financent pas les routes, car chaque fois qu'un camionneur se déplace, il verse de l'argent au gouvernement par les taxes sur le carburant et les plaques d'immatriculation. Le prix des licences est fonction de la taille des essieux et de la capacité de charge; les camionneurs versent donc quelque chose pour la construction des routes. Ils ne les utilisent pas gratuitement.

M. Hudson: Je suis d'accord avec cela, sauf qu'en Saskatchewan, les conducteurs ne paient aucune taxe routière sinon sur le carburant. Cette taxe a été éliminée il y a quelque temps. Je ne sais quelle est la situation en Alberta à l'heure actuelle.

Vous avez un bon argument, mais je ne crois pas qu'on doive éliminer cette taxe. Les automobilistes le font tout comme les contribuables. Je ne pourrais vous donner de statistiques à ce sujet, mais je ne crois pas que les camionneurs versent une contribution financière aussi importante pour l'utilisation des routes que les chemins de fer le font pour les voies ferrées qu'ils utilisent.

M. Taylor: Le fait est que je veux que vous admettiez qu'ils versent une contribution selon les exigences de leur gouvernement provincial, habituellement basées sur une formule. Admettez-vous que les camionneurs de l'Alberta doivent se présenter à une audience dans cette province pour obtenir une licence, puis à une autre audience s'il doit se déplacer en Saskatchewan, puis au Manitoba, et ainsi de suite, de sorte qu'un camionneur qui désire exercer son activité dans 10 provinces doit faire l'objet de 10 audiences? Voilà ce dont je parle.

M. Hudson: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par audience.

M. Taylor: Si un camionneur du Manitoba désire se rendre en Colombie-Britannique, il demande une licence puis il doit assister à une audience qui déterminera le degré de nécessité de son service, après quoi l'Office du Manitoba lui délivrera la licence. S'il doit traverser la Saskatchewan, il doit se rendre à l'Office de la Saskatchewan, assister à une autre audience et amener ses

[Text]

him. He has to have witnesses, lawyers' charges, accountants and so forth.

Then he has to do the same thing to go through Alberta. In British Columbia he does the same thing, piling up the costs on a trucker. It has to eventually be paid by the people, making him completely uncompetitive with a railway with one hearing only in Ottawa.

Mr. Hudson: I am certainly not here to pick on the truckers. If truckers are being treated unfairly, it should be corrected. If there is some need to streamline the system, we are prepared to agree with it, but I do not say to throw the baby out with the bath water, either. I think this is what you are doing here. If you need some streamlining for it to happen... Did you want to add something?

Mr. Taylor: I was just going to say I cannot follow your philosophy of wanting to encourage east-west traffic and then imposing an extra burden on truckers, the only reliable, viable competition with the railways today other than a pipeline.

Mr. Hudson: Let me say this to you. My understanding is that when the truckers had the hearing, they got some protection out of it too, at least in Manitoba. They got a PSD licence. It may have cost them some money to get it, but they also got a franchise, which gave them a monopoly on the line to some extent, so they got something back for it.

What I am trying to say is that the trucking companies do not just go from Winnipeg to Portage to Brandon. There are other communities in this province they should be going to, and by getting the franchise they should be providing service to the community, and there should be some out of that. If they are travelling across provincial boundaries, from here to Saskatchewan to Alberta, they do not pay any road tax when they go through Saskatchewan, because they eliminated it.

Why should they not pay taxes to help subsidize the roads they are using? I know the bureaucratic system. It can get bogged down and it may take too long to get the hearings going. Perhaps it should be cleared up, but it should not free them from paying their share.

Mr. Taylor: I am very surprised a labour organization is supporting this type of thing. It is completely unfair to Canadian truckers. However, if it is your view, it is your view.

Mr. Hudson: When the Manitoba Federation of Labour made a public pronouncement of what our position was on deregulation, some of the large truckers of this province supported it.

[Translation]

témoins. Ses concurrents éventuels ont alors la possibilité de se faire entendre et de témoigner contre lui. Il doit se munir de témoins, d'avocats, de comptables et ainsi de suite.

Puis il doit faire la même chose s'il traverse l'Alberta. Et c'est pareil en Colombie-Britannique. Tous les coûts s'accumulent donc pour un camionneur et il devra éventuellement les répercuter sur la clientèle. Une seule audience à Ottawa empêche totalement un camionneur de réaliser avec une compagnie de chemin de fer.

M. Hudson: Je ne suis certes pas ici pour m'en prendre aux camionneurs. S'ils sont traités injustement, il faut corriger la situation. S'il faut rationaliser le système, nous sommes d'accord pour le faire, mais je ne dis pas non plus qu'il faudrait jeter le bébé avec l'eau du bain. Je crois que c'est ce que vous faites ici. Si l'on doit rationaliser le système, on devra... Aviez-vous autre chose à ajouter?

M. Taylor: Je voulais seulement dire que je ne peux accepter votre idée d'encourager le trafic est-ouest puis d'imposer un fardeau supplémentaire aux camionneurs, la seule concurrence fiable et valable des chemins de fer aujourd'hui, à part les pipelines.

M. Hudson: Permettez-moi d'ajouter ceci. Je crois comprendre que lorsque les camionneurs ont assisté à des audiences, ils en ont retiré une certaine forme de protection, au moins au Manitoba, puisqu'ils ont obtenu une licence PSD. Cette licence leur a peut-être coûté de l'argent, mais ils ont aussi obtenu une franchise, ce qui leur a accordé, jusqu'à un certain point, un monopole sur la ligne.

Ce que j'essaie de dire, c'est que les entreprises de camionnage ne font pas que se rendre de Winnipeg à Portage et à Brandon. Il y a d'autres localités dans la province où elles devraient se rendre et, en obtenant la franchise, elles devraient assurer un service à la collectivité. Si elles traversent plus d'une province, par exemple de la Saskatchewan à l'Alberta, elles ne payent aucune taxe routière pour traverser la Saskatchewan puisque cette province l'a éliminée.

Pourquoi les entreprises de camionnage ne devraient-elles pas payer de taxes pour aider à subventionner les routes qu'elles utilisent? Je connais le système bureaucratique. Il peut s'embourber et retarder très longtemps les audiences. Il faudrait peut-être régler la situation, mais il ne faudrait pas les libérer de leur obligation à payer leur part.

M. Taylor: Je suis très surpris qu'un organisme syndical appuie ce genre de chose. C'est complètement injuste pour les camionneurs canadiens. Cependant, si c'est votre opinion, je la respecte.

M. Hudson: Lorsque la Fédération du travail du Manitoba a annoncé publiquement sa position sur la déréglementation, quelques-unes des grandes entreprises de camionnage de la province l'ont appuyée.

[Texte]

Mr. Taylor: A good deal of them are supporting deregulation too. This bill is going to give them a chance to compete.

Mr. Hudson: All I wanted to point out to you is that it is not only the labour movement; some of the truckers agree with us too.

• 1335

Mr. Taylor: Well, I do not know of any truckers who agree with having hearings in 10 provinces. However, that is your view. That is fine. That is all, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Once again, I would remind the committee that if we get into philosophy with the witnesses, and between members on both sides of the table, we definitely will get into a prolonged debate. We have a lot of witnesses before us who are interested in making known their point of view. Let us try and direct ourselves. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to touch on employment, which you touch on slightly on page 7, where you say that in the States deregulation has brought on a net decline in employment. You also mention that workers' protective provisions, such as training allowances, relocation assistance and hiring priority, were attached to the legislation but proved to be ineffective. No benefits were ever received.

We have had some witnesses who have said we should look into provisions such as these to protect workers and protect jobs. Are you saying there is no use putting those in there because they just do not work anyway? It is on page 7, right in the middle of the page.

Mr. Hudson: Right.

Mr. Robichaud: If we could find some way by which we could protect workers and jobs... One group in particular this morning mentioned licensing of workers so they would not be replaced by cheaper labour, which I found made a lot of sense.

Mr. Hudson: Well, I think we are saying that too. That is certainly what we intended to say, if it is not what we are saying. Deregulated industries in the United States have in many instances been characterized by significant net declines in employment.

Workers' protective provisions such as training allowances, relocation assistance, hiring priority, which are attached to deregulation legislation, proved ineffective and no benefits were received. We are saying they deregulated, redeployed or threw a lot of people on to unemployment in the United States—with no protection for those people.

Mr. Robichaud: But you are saying those provisions were not effective at all.

[Traduction]

M. Taylor: Bon nombre appuient également la déréglementation. Le projet de loi va leur donner une chance de se mesurer à la concurrence.

M. Hudson: Tout ce que je voulais vous signaler, c'est que le point de vue n'est pas particulier au mouvement syndical puisque plusieurs camionneurs l'ont adopté.

M. Taylor: Je ne connais aucun camionneur qui accepte qu'on lui impose une audience dans dix provinces. Cependant, c'est votre opinion. J'ai terminé, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Je désire rappeler au Comité que si nous débattons des questions d'idéologie avec les témoins ainsi qu'entre nous, le débat se prolongera. Nous avons beaucoup de témoins qui désirent nous faire connaître leur point de vue. Essayons de nous concentrer sur l'essentiel. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je désire seulement aborder le sujet de l'emploi, que vous effleurez à la page 7. Vous affirmez que la déréglementation aux États-Unis a entraîné une baisse nette de l'emploi. Vous mentionnez également que les dispositions protégeant les travailleurs, comme les allocations de formation, l'aide à la réinstallation et les priorités d'embauche, faisaient parties de la loi mais qu'elles se sont révélées inefficaces. Personne n'en a bénéficié.

Quelques témoins nous ont dit que nous devrions examiner ce genre de disposition afin de protéger les travailleurs et les emplois. Pensez-vous qu'il ne sert à rien d'inclure ce genre de disposition qui ne donne rien de toute façon? C'est à la page 7, au milieu de la page.

M. Hudson: Très bien.

M. Robichaud: Si nous pouvions trouver un moyen quelconque de protéger les travailleurs et les emplois... Ce matin, un groupe a proposé de délivrer des autorisations aux travailleurs pour qu'ils ne puissent être remplacés par une main-d'oeuvre moins chère, et cela est très sensé.

M. Hudson: C'est ce que nous disons également. C'est assurément ce que nous avons voulu dire si ce n'est pas ce que nous avons dit. Une foule d'industries déréglementées aux États-Unis ont affiché une perte nette importante d'emplois.

Les dispositions visant à protéger les travailleurs, comme les allocations de formation, l'aide à la réinstallation, la priorité d'embauchage, qui font partie de la loi sur la déréglementation, se sont révélées inefficaces. Personne n'en a bénéficié. Selon nous, les États-Unis ont déréglementé, redéployé les ressources ou envoyé une foule de personnes au chômage sans chercher à les protéger.

M. Robichaud: Mais vous dites que ces dispositions n'ont eu aucun effet.

[Text]

Mr. Hudson: In the United States.

Mr. Robichaud: In the United States. Are you saying it will be the same in Canada?

Mr. Hudson: Yes. That is what we are concerned about.

Mr. Robichaud: Is there no way we can provide for some protection? This is what I am looking at. Do you see where I am coming from?

Mr. Hudson: Yes, I understand your question. Let me repeat again. I do not want to be too repetitive, but we think the system we have now perhaps need some streamlining. We think it may need some reregulating, but it certainly does not need deregulating. We think it is going to cause a lot of unemployment. It has been proven in the United States. I think it will be proven in this country. It has been proven, on the other hand, that where it was said it would create competition it has created less competition, because the large corporations eat up the little ones and the competition disappears.

What happened was that instead of them providing a service to the communities, they were providing no service, so fewer jobs. Let me use an example that was used by the machinists right here in this city of Winnipeg: deregulation in the United States... there were going to be fewer short-run buses, which caused motor coach industries in this country to make fewer buses. They lost markets. So we know that not only is it creating unemployment there, it is creating unemployment for the manufacturers of buses. If it is doing that it is cutting back on a service to people in those cities. That is the point we would like to make.

Mr. Gary Russell (Research Director, Manitoba Federation of Labour): We do not have any information as to why it is that relocation programs, etc., did not get used. We just have the statistics that it did not work. You could say we could do better in Canada, and perhaps we do things better in Canada. But I think the most important point is that it is not a good approach to institute legislation which is fundamentally faulty and then try and compensate the loser. It is a better approach not to make that blunder in the first place.

• 1340

Mr. Robichaud: Okay. I hear you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Russell. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I would just like to continue with what Mr. Robichaud was zeroing in on. You said there is significant net decline in employment because of deregulation on the American scene, and as far as we know the facts bear this out. From 1975 to 1985, in the airlines industry, the employment went up 9% in total and the average compensation went up on par with the rest of the U.S. For higher trucking, it went from

[Translation]

M. Hudson: Aux États-Unis.

M. Robichaud: Aux États-Unis. Est-ce que ce sera la même chose au Canada, selon vous?

M. Hudson: Oui. C'est ce qui nous préoccupe.

M. Robichaud: N'y a-t-il pas moyen d'accorder une protection quelconque? Voilà ce qui m'importe. Voyez-vous où je veux en venir?

M. Hudson: Oui, je comprends votre question. Permettez-moi de me répéter. Je ne veux pas être trop répétitif, mais je crois que le système que nous avons à l'heure actuelle aurait peut-être besoin d'être rationalisé. Nous croyons qu'il faudrait le réglementer de nouveau mais il n'a assurément pas besoin d'une déréglementation. À notre avis, la déréglementation va entraîner beaucoup de chômage. L'expérience aux États-Unis le prouve et je crois que ce sera la même chose ici. Par ailleurs, il a été prouvé que lorsqu'on avait dit que la déréglementation accroîtrait la concurrence, le contraire est survenu parce que les grandes sociétés absorbent les petites, éliminant ainsi la concurrence.

Ce qui est arrivé aux États-Unis, c'est qu'au lieu de fournir un service aux collectivités, les entreprises n'ont rien fourni, d'où le nombre réduit d'emplois. Permettez-moi de citer un exemple qui m'a été donné par les machinistes ici, à Winnipeg: à cause de la déréglementation aux États-Unis, il devait y avoir une diminution du nombre d'autocars effectuant de courts trajets, ce qui a amené les fabricants à réduire leur production. Ils ont perdu une part du marché. Non seulement la déréglementation a créé du chômage là-bas, mais elle a aussi créé du chômage chez les fabricants d'autocars. Cela a donc eu pour résultat de réduire le service à la population de ces villes. Voilà mon argument.

M. Gary Russell (directeur de la recherche, Fédération du travail du Manitoba): Nous ne savons pas pourquoi les programmes de réinstallation et autres n'ont pas été utilisés. Nous possédons seulement les chiffres nous indiquant que cela n'a pas fonctionné. Nous pourrions faire mieux les choses au Canada et c'est peut-être une autre façon de procéder. Mais ce qu'il faut souligner avant tout, c'est qu'il est insensé d'adopter une loi fondamentalement mauvaise pour s'efforcer ensuite de dédommager le perdant. Il vaut bien mieux ne pas faire cette gaffe en premier lieu.

M. Robichaud: Très bien, je vois.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Russell. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre sur la même lancée que M. Robichaud. Vous dites que la déréglementation a entraîné une baisse nette et importante de l'emploi aux États-Unis et, autant que nous le sachions, les faits appuient l'affirmation. Entre 1975 et 1985, l'emploi total dans le secteur aérien a monté de 9 p. 100 tandis que la rémunération moyenne a suivi celle du reste des États-Unis. Dans le camionnage de location,

[*Texte*]

1,368,000 to 1,653,000, which is a 16% increase. The average increase since deregulation has been lower than inflation, but the compensation in 1984, in the trucking industry, is still 42% above the average of the U.S. employees.

I would like to know what you are trying to say when you say there is a net decline in employment. In rail, yes, there has been a decline in the American scene, but there has also been a very similar corresponding decline in the Canadian scene under a regulated environment.

Mr. Hudson: All I can say, Mr. Belsher, is that you and I have been reading different books, because the information we have certainly does not bear that out.

Mr. Belsher: Would you care to give us the facts you are using?

Mr. Hudson: I do not have them with me, but we will give you the sources we have used for the facts, yes. There is no problem with that.

Mr. Belsher: When the Teamsters appeared before us in Ottawa, they said, yes, there had been. . . but there were less union jobs in the trucking. I am just wondering if you are concentrating strictly on the unionized sector in the industries.

Mr. Hudson: That is the information we had, the statistics we got. This is the first time I have heard it being refuted. We have used those numbers consistently for the last number of months since they have become public.

Mr. Belsher: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Hudson and Mr. Russell. We thank you for your brief. It will be taken into consideration by all sides of the committee and with the officials who work on it. We thank you for appearing before us this afternoon.

I would call the next witness, the United Transportation Union. Thank you, gentlemen, for appearing before the committee. We have your brief. If you wish to give us an overview, that is your prerogative, or if you wish to read it. . . but at the same time, please realize the longer you talk, the less time we have for questions.

Mr. Richard Greenaway (Representative, United Transportation Union): We are representing the United Transportation Union, the general committee of adjustments, CN lines west. We represent approximately 3,500 to 4,000 employees, depending upon the time of year and the traffic levels on the railroad.

Mr. Chairman and committee members, we appreciate this opportunity to address you on an issue of such great importance to the well-being of the safe and efficient movement of goods across our country.

[*Traduction*]

l'emploi est passé de 1,368,000 à 1,653,000, soit une hausse de 16 p. 100. L'augmentation salariale moyenne depuis la déréglementation a été inférieure à l'inflation mais les salaires versés en 1984 dans le secteur du camionnage se situent toujours à 42 p. 100 au-dessus du salaire moyen des travailleurs aux États-Unis.

J'aimerais savoir ce que vous voulez dire lorsque vous affirmez qu'il y a une baisse nette de l'emploi. Il est vrai que le secteur ferroviaire aux États-Unis a perdu des emplois, mais il y a eu aussi une baisse correspondante fort semblable au Canada malgré la réglementation.

M. Hudson: Tout ce que je peux dire, monsieur Belsher, c'est que nous avons dû lire des ouvrages différents puisque les renseignements que j'ai n'appuient pas cette thèse.

M. Belsher: Accepteriez-vous de nous donner les renseignements que vous utilisez?

M. Hudson: Je ne les ai pas avec moi, mais je vous indiquerai les sources de nos chiffres. Il n'y a pas de problème.

M. Belsher: Pendant leur témoignage à Ottawa, les *Teamsters* nous ont dit qu'il y avait eu une baisse de l'emploi, mais il y a moins d'emplois syndiqués dans le secteur du camionnage. Je me demandais si vous vous concentrez uniquement sur le secteur syndical des transports.

M. Hudson: Ce sont les informations et les statistiques que nous avons obtenues. C'est la première fois que quelqu'un les met en doute. Nous avons constamment utilisé ces chiffres depuis leur publication il y a quelques mois.

M. Belsher: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs Hudson et Russell. Nous vous remercions de votre exposé. Tous les membres du Comité ainsi que les hauts fonctionnaires qui travaillent avec nous le prendront en considération. Nous vous remercions de votre témoignage.

J'appelle le témoin suivant, les Travailleurs unis des transports. Messieurs, nous vous remercions de votre présence. Nous avons en main votre exposé. Si vous désirez nous en donner un aperçu, c'est votre prérogative, ou si vous désirez le lire. . . par ailleurs, je vous indiquerai que la durée de votre exposé déterminera la longueur de notre période de questions.

M. Richard Greenaway (représentant, Travailleurs unis des transports): Nous représentons les Travailleurs unis des transports, comité général des ajustements, région ouest des lignes ferroviaires du CN. Nous représentons environ 3,500 à 4,000 salariés, selon l'époque de l'année et le niveau d'activité du chemin de fer.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de vous exposer notre point de vue sur une question d'une aussi grande importance que la sécurité et l'efficacité du transport des marchandises au pays.

[Text]

Bill C-18, as you well know, establishes a replacement organization to the existing Canadian Transport Commission, which will deal with a full range of economic and safety issues of the transportation industry in Canada.

As representatives of running trades employees in western Canada that are employed by Canadian National Railways, we will limit our criticisms and suggestions to the new act's possible effect on rail safety and the implications of running rights and joint trackage.

We have serious concerns in other areas of Bill C-18, but time constraints confine our remarks to this area of familiarity.

We noted an improvement in Bill C-18 over the current National Transportation Act in that the declaration contains a requirement that the National Transportation System meet acceptable system standards. This improvement, however, plays second fiddle to the requirements that competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services. Will current safety levels be maintained or improved, if the prime agents in the decision-making process are competition and market forces and if acceptable safety standards are unable to be enforced because of budget considerations or other political interference?

• 1345

The questions raised above are not simply rhetorical in nature but arise from the concern and experience of our union. At last year's regional meeting of safety committee co-chairmen, the vice-president of CN prairie region delivered a speech on the need for cost cutting and for productivity enhancement due to impending deregulation and increased competition. This message delivered in this context clearly indicates where the CN's primary concerns lie. The CN is echoing the sentiment of Bill C-18 in that the primary arguments to be considered in any decision are economic, with safety considered later, if at all. This bill places the railways at the mercy of the marketplace, with no guarantee that the economic pressures created will not cause them to cut corners at the expense of safety.

Proponents of Bill C-18 might take solace in the wording that the system is supposed to meet acceptable safety standards. All the best standards in the world are no guarantee they will be adhered to. Laws have to be enforced to have any meaning. In a period of relaxation of the regulatory process, is there any assurance that there will be sufficient independent staffing to police safety?

[Translation]

Comme vous le savez, le projet de loi C-18 prévoit remplacer la Commission canadienne des transports par un autre organisme qui aura à aborder un éventail complet de questions relatives à l'économie et à la sécurité des transports au Canada.

En tant que représentants d'employés syndiqués itinérants dans l'ouest du Canada qui sont au service des chemins de fer nationaux, nous limiterons nos critiques et nos propositions aux répercussions possibles du nouveau projet de loi sur la sécurité dans les chemins de fer, sur les droits de circulation et l'usage commun des voies.

D'autres aspects du projet de loi C-18 nous préoccupent également beaucoup, mais le manque de temps nous oblige à confiner nos observations à ce domaine qui nous est plus familier.

Nous remarquons que le projet de loi C-18 améliore la Loi nationale sur les transports lorsqu'elle oblige le réseau national des transports à satisfaire à des normes décentes. Toutefois, cette amélioration cède le pas aux exigences voulant que la concurrence et le jeu du marché deviennent, dans la mesure du possible, les principaux facteurs de rentabilité et de commodité dans la prestation des services de transport. Si la concurrence et le jeu du marché constituent les principaux facteurs de décision et s'il est impossible d'appliquer des normes décentes de sécurité pour des considérations budgétaires ou d'autres obstacles politiques, préservera-t-on ou améliorera-t-on le niveau actuel de sécurité?

Les questions soulevées précédemment ne sont pas simplement pour la forme puisqu'elles découlent d'une préoccupation et de l'expérience de notre syndicat. A la réunion régionale des coprésidents des comités de la sécurité tenue l'an dernier, le vice-président du CN pour la région des Prairies a affirmé dans son discours qu'il était nécessaire de diminuer les coûts et d'améliorer la productivité face à l'annonce de la déréglementation et à l'acroissement de la concurrence. Énoncé dans ce contexte, ce message indique clairement les principales priorités du CN. Le CN abonde dans le même sens que le projet de loi C-18 qui affirme que toute décision doit d'abord reposer sur des questions économiques pour ensuite prendre en compte, le cas échéant, l'aspect sécurité. Ce projet de loi place les chemins de fer à la merci du marché, sans aucune garantie que les pressions économiques créées ne les amèneront pas à rogner sur les dépenses au détriment de la sécurité.

Les tenants du projet de loi C-18 pourraient trouver consolation en lisant dans ce document que le réseau est censé satisfaire à des normes de sécurité acceptables. On a beau avoir les meilleures normes du monde, rien ne garantit qu'elles seront respectées. Les lois doivent être appliquées pour être utiles. En cette période de laxisme au niveau de la réglementation, peut-on nous assurer qu'un nombre suffisant d'employés indépendants seront affectés à l'application des mesures de sécurité.

[Texte]

Clause 15 states only that "such other officers and employees as are necessary for the proper conduct of business of the agency" will be hired. With the prime agents in the decision-making process having nothing to do with safety, we doubt that adequate policing will be established.

Recent developments in the United States experience with airlines and trucking have shown that carriers in general find it more economically viable to pay fines, if levied and if they are caught, than to maintain safety standards. The March 15 airing of *60 Minutes* contained a feature on the Department of Transport for the State of Tennessee, which is attempting to enforce trucking regulations. Mr. Gosselin, the director, cited 48% of the trucking companies are on the verge of bankruptcy since deregulation. In an attempt to decrease highway fatalities, the state stepped up its roadside checks. The resulting infractions pulled 72% of the trucks checked off the road. This sounds impressive from a policing standpoint, but they can only check 7% of the vehicles.

The possibility of railway, trucking and airline companies falling into the same pattern is high, if they are forced into a similar deregulated environment. Currently we doubt whether or not the RTC checks anywhere near 7% of the railways' rolling stock for defects. Yet on every train we know of that has been checked by the RTC inspectors, they have found defects. These are usually found after the CN has inspected them.

There is an existing problem with railway safety, which will be compounded by the lack of sufficient staff to police existing safety regulations. The CTC acknowledges an increase in equipment-related derailments in 1986 stating that it is a "cause for concern". Reduction in staff and maintenance could be the cause, but the main concern is that this situation exists in a regulated environment. What will happen under deregulation? Bill C-18 does not address this problem.

It appears under subclauses 22(1), 23(1) and 27(2) that the politics of the day will be a guiding force in the operation of the agency. We believe that any creation of Parliament should be accountable to Parliament. It should not, however, have to require Cabinet or ministerial approval when it is involved in matters of public safety. The agency, if properly set up, should be one of the most independent of all government creations. The public and, perhaps most importantly, the employees need to feel that there is a constant independent body whose primary concern is safety. This perception does not exist at present. If the agency is at the whim of any given government or Minister, the public will feel uneasy and employee attitudes will deteriorate further.

[Traduction]

L'article 15 prévoit que seuls seront embauchés «le secrétaire de l'Office et le personnel nécessaire à l'exécution des travaux de celui-ci». Étant donné que les principaux facteurs de décision n'ont rien à voir avec la sécurité, nous doutons que l'Office établisse des mesures appropriées pour l'application des normes de sécurité.

L'expérience récente aux États-Unis dans le secteur du transport aérien et du camionnage nous indique que les transporteurs trouvent en général plus économique de payer des amendes s'ils sont pris en défaut et si les amendes sont perçues, plutôt que de respecter les normes de sécurité. L'émission *60 minutes* du 15 mars a mentionné dans un reportage que le département des Transports de l'État du Tennessee s'efforçait d'appliquer les règlements touchant le camionnage. Le directeur, M. Gosselin, a signalé que 48 p. 100 des entreprises de camionnage étaient sur le point de faire faillite depuis la déréglementation. Dans un effort pour diminuer le nombre d'accidents mortels sur les routes, l'État a augmenté les vérifications routières. Cellés-ci ont permis de retirer de la circulation 72 p. 100 des camions qui ont subi la vérification. Ce chiffre est impressionnant, mais il faut se rappeler qu'on ne peut vérifier que 7 p. 100 des véhicules.

Il est très possible que les compagnies ferroviaires et aériennes ainsi que les entreprises de camionnage suivent la même tendance. Si on les oblige à vivre dans un milieu aussi déréglementé. Nous doutons, à l'heure actuelle, que le Comité des transports par chemin de fer vérifie jusqu'à 7 p. 100 du matériel roulant. Et pourtant, nous savons que les inspecteurs de ce Comité ont trouvé des défauts sur tous les trains qu'ils ont vérifiés. Ces défauts sont habituellement trouvés après les inspections du CN.

La sécurité ferroviaire constitue un problème à l'heure actuelle, et il augmentera faute de personnel pour appliquer les règlements sur la sécurité. La CCT reconnaît qu'il y a eu une augmentation des déraillements en 1986 et que cette situation l'inquiète. Le problème aurait découlé d'une réduction du personnel ou d'un fléchissement des travaux d'entretien, mais le fait que cette situation survienne dans un milieu réglementé retient principalement l'attention. Que se passera-t-il dans un contexte déréglementé? Le projet de loi C-18 n'aborde pas ce problème.

Les paragraphes 22(1), 23(1) et 27(2) nous indiquent que la politique du jour guidera les activités de l'Office. À notre avis, tout organisme créé par le Parlement devrait lui rendre des comptes. Cependant, il ne devrait pas être tenu de demander l'approbation du Cabinet ou du ministre lorsqu'il s'occupe de questions touchant à la sécurité publique. L'Office devrait être l'un des organismes les plus indépendants de tout l'appareil gouvernemental. Le public et, ce qui importe sans doute plus encore, les employés eux-mêmes, doivent avoir l'impression qu'un organisme indépendant est responsable de la sécurité. Cette perception n'existe pas à l'heure actuelle. Si l'organisme est assujéti aux fantaisies d'un gouvernement ou d'un ministre donné, le public sera mal

[Text]

[Translation]

à l'aise et les attitudes des employés se détérioreront encore.

• 1350

The CTC report, "An Examination of Canadian Railway Derailments and Collisions January 1, 1984, to March 21, 1986", recognizes employee attitude is of major importance in the safe movement of trains. As employees, we need to know there is somewhere to turn to which will take our arguments seriously. Currently the RTC is seen as a body that can be politically sensitive, its inspectors being ex-railway management personnel. To maintain a safety-conscious attitude with today's situation is difficult, but if the impression is created that the government, its agency and the railways are primarily analysing market trends to arrive at decisions, it will be virtually impossible.

To continue and improve the existing levels of safety we suggest the following changes be made to Bill C-18:

1. Clause 15 should be expanded to include an increase in the number of inspectors for all modes of transport with a suitable ratio of inspectors to traffic volume. None of the inspectors should come from the management ranks of any regulated transport company, but should be trained by the agency.
2. Commissioners of the agency should not be purely political appointments nor ex-management from a regulated transport company.
3. "Governor in Council" in subclauses 22(1) and 27(2) and clause 64 should be replaced with "Parliament".
4. Paragraph 3(1)(b) should be amended to read "safety is the prime agent in providing viable and effective transportation services and, whenever possible, economic viability be considered".

Before discussing our last major concern, some questions have arisen which we feel should be addressed. Subclause 6(3) requires that either the chairman or vice-chairman of the agency be lawyer. We find this to be offensive. There is no reason to mandate this particular qualification because clause 15 allows for the hiring of employees to carry out business. Certainly, one of these employees could have the required legal background to assist any commissioner. An assessment of any given candidate's ability to comprehend the process of decision-making contained in the act should be sufficient.

Subclause 36(2) is written in such a way that it appears to limit submissions to the agency to those parties representing the interests of the shippers. If we have interpreted this subclause correctly, other than provincial

Le rapport de la CCT intitulé *An Examination of Canadian Railway Derailments and Collisions January 1, 1984, to March 21, 1986* reconnaît que l'attitude des employés est très importante pour assurer la sécurité de la circulation ferroviaire. En tant qu'employés, nous avons besoin de savoir qu'il y a quelqu'un vers qui nous pouvons nous tourner et qui nous prendra au sérieux. À l'heure actuelle, on perçoit le CTCF comme un organisme sensible sur le plan politique, ses inspecteurs étant d'anciens cadres des chemins de fer. Dans la situation actuelle, il est difficile d'être toujours conscient de la sécurité, mais si on crée l'impression que le gouvernement, l'Office et les chemins de fer font surtout de l'analyse des tendances du marché pour prendre des décisions, cela deviendra à peu près impossible.

Pour maintenir et améliorer les niveaux actuels de sécurité, nous proposons les modifications suivantes du projet de loi C-18:

1. Il faudrait inclure à l'article 15 une augmentation du nombre d'inspecteurs pour tous les modes de transport afin d'assurer un rapport convenable entre inspecteurs et volume du trafic ferroviaire. Aucun des inspecteurs ne devrait venir de l'effectif des cadres d'une compagnie de transport réglementée; ils devraient être formés par l'Office.
2. La nomination des commissaires de l'Office ne devrait pas être purement politique et les personnes nommées ne devraient pas être des anciens cadres d'une compagnie de transport réglementée.
3. Il faudrait remplacer l'expression «Gouverneur en Conseil» dans les paragraphes 22(1) et 27(2) ainsi que dans l'article 64 par «Parlement».
4. Il faudrait modifier l'alinéa 3(1)b) pour qu'il se lise comme suit: «La sécurité soit le principal facteur en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces, et, chaque fois que possible, la viabilité économique soit prise en compte».

Avant de discuter de notre dernière grande préoccupation, nous croyons qu'il faudrait traiter de certaines questions qui ont été soulevées. Le paragraphe 6(3) exige que le président ou le vice-président de l'Office soit un avocat. Nous trouvons cela choquant. Il n'y a pas de raison d'exiger cette qualité particulière puisque l'article 15 prévoit l'embauche d'employés pour exécuter les travaux. Un de ces employés pourrait sûrement avoir la formation juridique nécessaire pour aider un commissaire. L'évaluation de l'aptitude d'un candidat donné à comprendre le processus de prise de décision contenu dans la loi devrait suffire.

La façon dont le paragraphe 36(2) est rédigé porte à croire que seules les parties représentant les intérêts des expéditeurs peuvent présenter des mémoires. Si nous avons interprété ce paragraphe correctement, il semble

[Texte]

or municipal governments, one would have to be on the side of the shipper if a presentation was to be made. This would seem to be unfair, to say the least.

We are deeply concerned with the possible effects of clauses 147, 149, 151 and 153. These clauses, dealing with running rights on another company's trackage, could cause more harm than good. Canadian workers would most probably suffer significant job losses with no guarantees any jobs will be created in return. For example, the Burlington Northern Railway could be granted the use of CN's or CP's trackage for the purpose of shipping any given commodity at a reduced rate. Job losses would be significant, with the only real gain being the shippers. There are several interchange points across Canada where similar situations could occur with no benefit to the economic well-being of the economy.

• 1355

Similar situations could arise between Canadian railways, creating job losses and uncertain economic future for companies involved. The economies of scale could be affected with a ripple effect causing higher rates elsewhere or applications for abandonment on marginal lines.

It is conceivable that all railroads could be running over each other's trackage, with the increased likelihood of accidents because of different rules for each company. Currently, running trades employees have to carry half a briefcase full of regulations. With each railway they cross onto they would be required to carry and be familiar with that many more rules. Saturation with rules and differences between the application of same could be detrimental to safety.

We are of the understanding this is also an area where railways have concerns. It is not often the company and the union find themselves on the same side of an issue, but it does show these areas of concern should be considered very carefully. These sections, if removed, would not significantly change the thrust of Bill C-18. We feel section 94 of the Railway Act of 1966-67 is adequate to handle the running and interchange rights between railways and requires the minimum of interference from the agency.

In conclusion, Mr. Chairman, we hope our remarks will give your committee cause to reflect on certain areas of this legislation. One last general point to be made on the idea of deregulation is that we are aware we live in and deal with the free market system, but it is this system abusing its freedom which created the need for certain regulations. We would only ask that you consider abuses can and will occur if the legislative process grants too much power to the industry. Thank you.

[Traduction]

que mis à part les gouvernements provinciaux ou les administrations municipales, il faut être du côté de l'expéditeur pour présenter un mémoire. Au bas mot, cela semble injuste.

Nous craignons beaucoup les effets possibles des articles 147, 149, 151 et 153. Ces articles, qui portent sur les droits de circulation sur les voies d'une autre compagnie, pourraient faire plus de tort que de bien. Les travailleurs canadiens subiraient fort probablement la perte d'un nombre considérable d'emplois, sans qu'on leur garantisser la création d'emplois de remplacement. Par exemple, on pourrait permettre aux chemins de fer *Burlington Northern* d'utiliser les voies du CN ou du CP pour expédier une denrée quelconque à un tarif réduit. La perte d'emplois serait considérable et, en réalité, seuls les expéditeurs en bénéficieraient. Il y a plusieurs lieux de correspondance au Canada où des situations semblables pourraient se produire, sans améliorer le bien-être économique.

Des situations semblables pourraient se produire pour les chemins de fer canadiens, entraînant des pertes d'emplois et un avenir économique incertain pour les compagnies en cause. La situation pourrait avoir un effet d'entraînement sur les économies d'échelle, causant des tarifs plus élevés ailleurs ou des demandes d'abandon de lignes marginales.

Il est concevable que tous les chemins de fer puissent circuler sur les voies des autres, ce qui augmenterait la probabilité d'accidents parce que les règles sont différentes pour chaque compagnie. À l'heure actuelle, les employés des services de la circulation doivent transporter une serviette à demi pleine de règlements. Ils seraient contraints de transporter et de connaître les règlements de chaque ligne de chemin de fer qu'ils emprunteraient. La multitude des règlements et les différences dans leur application pourraient compromettre la sécurité.

Nous avons appris que c'est aussi un domaine de préoccupation des chemins de fer. Il est rare que la compagnie et le syndicat soient du même avis sur une question, et cela démontre clairement qu'il faudrait étudier attentivement ces domaines de préoccupation. La suppression de ces articles ne modifieraient pas sensiblement le but du projet de loi C-18. Nous sommes d'avis que l'article 94 de la Loi sur les chemins de fer de 1966-1967 traite de façon convenable des droits de circulation et de correspondance entre les chemins de fer et exige un minimum d'intervention de l'office.

Pour conclure, monsieur le président, nous espérons que nos observations encourageront votre Comité à réfléchir sur certains aspects de ce projet de loi. J'aurais un dernier point général à faire valoir sur l'idée de la déréglementation. Nous sommes conscients que nous vivons dans un régime de libre-entreprise mais c'est parce que ce régime a abusé de sa liberté qu'il a fallu établir certains règlements. Nous demandons seulement que vous teniez compte du fait que des abus peuvent se produire et

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Greenaway. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: I wonder if the witnesses would like to give us their position on a matter raised on a number of occasions today already. It has to do with the concern that in this new deregulated environment there would be pressure on companies who are operating at the margin, so to speak, and facing economic pressures to compromise safety. It was raised with respect to trucking and air, but also with respect to rail.

I wonder if there would be support for the notion suggested of some sort of legislated right of refusal to operate unsafe equipment. This could give rail workers the kind of protection they do not have now and who have therefore been put in very difficult positions even in the current environment, where they are damned if they do and damned if they do not. They are damned by the company if they do not allow unsafe equipment to be used and they would be damned by the public if the unsafe equipment were to lead to an accident.

Mr. R. Greenaway: It is a sore spot with running trades employees that the railways have been granted exclusion from certain provisions of the Canada Labour Code. One of the problems we have had in Winnipeg is with the safety committees that do not have any particular type of power on the employee side.

One of the instances that comes to mind is the seven months we spent on the Symington Safety Committee trying to impress the fact upon the railways that when they put out these engines with brakes on them, when you put the emergency brake on you lost about one-third of your braking power. For seven months they decided this was not a safety hazard. After seven months they decided to change the engines, but they never once admitted this was a safety hazard.

• 1400

If we were to have some kind of power under different regulations, we could have immediately gone directly out of our safety committee to Canada Labour or to the RTC and suggested to them that this was unsafe. We believe that this situation would not have existed for seven months.

This is one particular incident, but there are numerous others that exist right now. One that comes to mind is the Hinton recommendations that the rule be changed so that there would be no discretion on a conductor's part. If he could not get hold of the head end of the train, he would put the train into emergency.

We have two documented instances of company officers giving the bulletin to employees and then suggesting that this does not really mean they have to do it right away and

[Translation]

se produiront effectivement si le processus législatif accorde trop de pouvoirs au secteur des transports. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Greenaway. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: J'aimerais que les témoins nous indiquent leur position sur une question qui a déjà été soulevée à plusieurs reprises aujourd'hui. Il s'agit de la crainte que dans ce nouveau milieu déréglementé, il s'exercerait sur les compagnies à peine rentables et connaissant des difficultés financières des pressions qui pourraient compromettre la sécurité. On a soulevé cette question dans le domaine du camionnage et du transport aérien, mais aussi dans le domaine du transport ferroviaire.

Je me demande si on appuierait la proposition d'un genre de droit de refus légal d'exploiter du matériel dangereux. Cela pourrait donner aux employés de chemins de fer le genre de protection qu'ils n'ont pas à l'heure actuelle et qui se sont donc retrouvés dans des situations très difficiles, même dans le contexte actuel, où on les condamne quoi qu'ils fassent. La compagnie les condamne s'ils ne permettent pas l'utilisation de matériel dangereux et le public les condamnerait si l'utilisation du matériel dangereux entraînait un accident.

M. R. Greenaway: Le fait qu'on ait exclu les chemins de fer de l'application de certaines dispositions du Code canadien du travail a toujours agacé les employés des services de la circulation. Un des problèmes que nous avons eu à Winnipeg vient des comités de sécurité qui n'ont pas de pouvoir particulier du côté des employés.

Un des cas qui me revient à l'esprit est les sept mois que nous avons consacrés au comité de sécurité de Symington pour tenter de faire comprendre aux chemins de fer que lorsqu'ils ont introduit les locomotives avec freins on perdait environ le tiers de notre puissance de freinage lorsqu'on utilisait le frein de secours. Pendant sept mois, ils ont maintenu que cela n'était pas une menace pour la sécurité. Après sept mois, ils ont décidé de changer les locomotives, mais ils n'ont jamais reconnu qu'elles constituaient une menace pour la sécurité.

Nous aurions pu communiquer immédiatement et directement avec le Conseil canadien des relations du travail ou avec le CTCF et laisser entendre que cela était dangereux. Nous croyons que cette situation n'aurait pas existé pendant sept mois.

Il s'agit d'un incident particulier, mais de nombreuses autres situations semblables existent à l'heure actuelle. Un autre incident qui me vient à l'esprit concerne les recommandations Hinton visant la modification du règlement de façon à ce que le chef de train ne soit plus libre d'agir à sa discrétion. S'il n'arrivait pas à communiquer avec l'avant du train, il devait utiliser le frein de secours.

Nous avons deux cas documentés d'agents de compagnie qui, après avoir remis la note aux employés, leur ont laissé entendre que cela ne signifiait pas vraiment qu'ils devaient

[Texte]

they should still use their own discretion. You know, with these types of things going on in the environment that exists now, which is far from perfect, the environment that could be created by this bill would just destroy any confidence employees have that they can take these safety issues to a body which will deal with them seriously. This is our main concern with regard to safety.

Mr. Blaikie: I wonder if the witnesses would support the view that the commissioners on this new national transportation agency be selected on a much more comprehensive basis than has sometimes been the case in the past. For instance, we should make sure that one of the commissioners has a labour background, another has a consumer background, another has a shipper background and another has a background in transportation on the management side, and try to put together something that would be less one-sided than what appears to be shaping up.

Mr. R. Greenaway: We would support that and we do have certain requirements that we would like to see on the committee. If the committee was balanced, we should not have any ex-transportation management of a regulated company. If you have one on that side and you balanced off with a union person on the other side, with the consumers and shippers balancing themselves off, I think you could create a committee in which all areas of concern would be brought out.

The Vice-Chairman: In the riding I represent in Quebec, I was a farmer. So after many years of being represented by lawyers, they finally got a farmer, and I think they are better represented—but that is a personal bias.

Mr. Taylor: This morning some witnesses stated that the RTC was such a highly efficient body and that they wanted to keep it on. In your submission on page 3, in connection with rolling stock for defects, you state that on every train that has been checked by RTC inspectors, they have found defects. So it did not sound like they were very efficient there.

On your next page you say that the RTC is currently seen as a body that can be politically sensitive because its inspectors are ex-railway management personnel. I wonder if you would enlarge on that. If the RTC is doing a job, that is one thing; but if it is not, that is another point.

Mr. R. Greenaway: In this brief we do not say, and we never have made the contention, that the RTC is a top-notch agency. However, we feel that it is a lot more effective than the agency that would be created.

The reason we mentioned that the RTC inspectors find defects is to make the point that the railways are not competent to find the defects themselves. They have pressures and they put their employees under pressure,

[Traduction]

le faire tout de suite et qu'ils devaient encore utiliser leur propre jugement. Vous savez, avec les choses de ce genre qui se produisent dans le milieu actuel, qui est loin d'être parfait, le milieu que pourrait créer ce projet de loi détruirait complètement toute assurance des employés qu'ils peuvent faire part de ces questions de sécurité à un organisme qui les prendra au sérieux. C'est là notre principale préoccupation en ce qui concerne la sécurité.

M. Blaikie: Je me demande si les témoins appuieraient l'idée que les commissaires de ce nouvel office national des transports soient choisis dans un nombre de milieux beaucoup plus grands qu'on ne l'a fait à certaines occasions dans le passé. Par exemple, nous pourrions nous assurer qu'un des commissaires vient d'un milieu syndical, qu'un autre a de l'expérience dans le domaine de la consommation, un autre dans le domaine de l'expédition et un autre dans le transport du côté de la gestion, et tenter de créer un organisme qui serait plus équilibré que celui qui semble prendre forme.

M. R. Greenaway: Nous serions en faveur de cette proposition et nous aurions certaines exigences sur la composition de l'Office. Si l'Office devait être équilibré, nous n'aurions pas d'anciens cadres d'une compagnie de transport réglementé. Si vous aviez une personne de ce côté et que vous assuriez l'équilibre en ayant une personne du milieu syndical de l'autre côté, et que les consommateurs et les expéditeurs s'équilibraient, je crois que vous pourriez créer un comité qui permettrait de faire ressortir tous les domaines de préoccupation.

Le vice-président: Dans la circonscription que je représente au Québec, j'étais agriculteur. Après avoir été représenté pendant de nombreuses années par des avocats, les électeurs ont finalement choisi un agriculteur, et je crois qu'ils sont mieux représentés—mais c'est là une opinion personnelle.

M. Taylor: Ce matin, certains témoins ont indiqué que le CTCF était un organisme extrêmement efficace et qu'ils désiraient le conserver. Dans votre mémoire, à la page où vous parlez des défauts du matériel roulant, vous indiquez qu'ils ont trouvé des défauts sur chaque train vérifié par les inspecteurs du CTCF. Il semble donc qu'il n'ait pas été très efficace dans ce cas.

À la page suivante, vous dites que le CTCF est perçu à l'heure actuelle comme un organisme qui peut être politiquement sensible parce que ses inspecteurs sont d'anciens cadres des chemins de fer. Pourriez-vous donner des précisions? Si le CTCF fait du bon travail, tant mieux; mais s'il ne fait pas du bon travail, c'est autre chose.

M. R. Greenaway: Dans ce mémoire, nous ne disons pas que le CTCF est un organisme de première ordre, et nous ne l'avons jamais dit. Toutefois, nous croyons qu'il est beaucoup plus efficace que le serait l'organisme qui serait créé.

Si nous avons mentionné que les inspecteurs du CTCF trouvent des défauts c'est pour faire ressortir que les chemins de fer ne sont pas compétents pour trouver les défauts eux-mêmes. Ils subissent des pressions et ils

[Text]

saying that they are only going to have a minute or a minute and a half to inspect any given car. When they inspected these trains, they give them to the RTC inspectors and the RTC inspectors invariably find defects. In the journal we have listed, you can see there is a CTC special dangerous car which was found to be bad and ordered by the CTC, not the railway.

• 1405

When they do come around, they are effective in this particular sense. What we are trying to get at here is that employees should have the attitude that they can regard the RTC as a body to which they can turn for help in any given way.

We were under pressure to start obeying all rules and things like this. We tried it this summer in Symington Yard, with the end result that when we started to obey the rules the way we saw them, all of a sudden now there is an entirely different impression about how we are supposed to obey these rules.

When we took these concerns to the RTC in Winnipeg, we received a letter addressed to "Dear Russ", who is the current superintendent in Winnipeg, and signed on a first-name basis by the person who is running the RTC in Winnipeg. Now, as a union person, when I get a letter like this, after I have gone to the trouble to try to document all these instances, I do not feel these are going to be legitimately dealt with, when these people are dealing on a first-name basis with each other as if they are old buddies. This is an impression that is created and it affects the attitudes of people who are working on the railway. This is the main point to be taken here.

Mr. Taylor: The only point is that it is not very complimentary to the RTC inspectors if management found defects after the cars had been inspected.

Mr. R. Greenaway: No. That is not what this says. You are misunderstanding it. What I am saying is that the RTC inspectors found the defects, usually after CN had inspected the cars.

Mr. Taylor: You say that in every train you know of that has been checked by RTC inspectors, they have found defects.

Mr. R. Greenaway: Yes, the RTC have found defects.

Mr. Taylor: Oh, I see. Thank you. This clears it.

Mr. Benjamin: If you find the defects, you do not report them.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

In relation to the creation of a very independent agency, we support your view on it, and we will certainly try to do our best to make it independent.

[Translation]

exercent des pressions sur leurs employés, en disant qu'ils n'auront qu'une minute ou une minute et demie pour inspecter un wagon donné. Après avoir inspecté ces trains, ils permettent aux inspecteurs du CTCF de les inspecter et ces derniers trouvent invariablement des défauts. Dans le relevé que nous vous avons soumis, vous pouvez voir qu'un wagon a été jugé particulièrement dangereux par la CCT et que cette dernière, et non pas le chemin de fer, l'a condamné.

Lorsqu'ils viennent, ils sont efficaces en ce sens particulier. Nous tentons de faire ressortir que les employés devraient pouvoir considérer le CTCF comme un organisme vers lequel ils peuvent se tourner pour obtenir de l'aide.

On exerce des pressions sur nous pour qu'on obéisse à toutes les règles. Nous avons essayé cet été à Symington, avec le résultat final que lorsque nous avons commencé à obéir au règlement selon l'interprétation qu'on en avait, on a maintenant tout à coup une impression totalement différente de la façon dont nous sommes censés y obéir.

Lorsque nous avons fait part de nos préoccupations au CTCF à Winnipeg, nous avons reçu une lettre adressée à «cher Russ», qui est le surintendant actuel à Winnipeg, et signé du prénom de la personne qui dirige le CTCF à Winnipeg. En tant que syndiqué, lorsque je reçois une lettre comme celle-là après avoir pris la peine de tenter de documenter tous ces cas, je suis loin de croire qu'on les traitera légitimement, lorsque ces gens communiquent entre eux comme s'ils étaient de vieux copains. Cette impression influe sur l'attitude des travailleurs des chemins de fer. Voilà le principal argument que je voulais faire ressortir.

M. Taylor: L'essentiel, c'est qu'il n'est pas à l'honneur des inspecteurs du CTCF que la direction trouve des défauts après l'inspection des wagons.

M. R. Greenaway: Ce n'est pas ce que nous disons dans notre mémoire. Vous avez mal compris, je dis que les inspecteurs du CTCF trouvent des défauts, habituellement après que le CN a inspecté les wagons.

M. Taylor: Vous dites que les inspecteurs du CTCF ont trouvé des défauts sur chaque train qu'ils ont vérifié.

M. R. Greenaway: Oui, le CTCF a trouvé des défauts.

M. Taylor: Je vois. Merci. Je comprends maintenant.

M. Benjamin: Si vous trouvez les défauts, vous ne les signalez pas.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Pour ce qui est de la création d'un office très autonome, nous partageons votre avis et nous ferons certainement de notre mieux pour qu'il le soit.

[Texte]

You stress safety—and it has to be stressed—but in the paragraph following the one to which Mr. Taylor has alluded, you say that the CN workers were under pressure of limited time. Is this the only thing that affected them? Yesterday or the day before, we heard that carmen usually inspect the trains and in some cases they were using train crews. Is this another reason why CTC would find so many defects? Or is it just pressure from the crews that are there or inspectors that are not properly qualified?

Mr. R. Greenaway: In these instances we were directly referring to yards with the CN. The CNR does not use train crews in a terminal like Symington to inspect cars. They do use train crews on the road. It is part of the train crew's duty to keep track of their train. But in a yard such as Symington, the carmen do the inspecting themselves. Over the years, even the carmen see their job becoming more irrelevant with the advent of rollby inspections, whereby they just watch a train go by instead of actually walking along them.

The attitude is becoming demoralized because of the way things are working. I am not exactly sure of the time limit they have per car, but it is around a minute and a half or two minutes to look at a car and to discover everything that is wrong with it. Obviously under this kind of pressure, you cannot find all the defects. These are the kinds of concerns we have, and they should be addressed.

• 1410

Mr. Robichaud: If more pressure is brought to bear on the railway companies to move goods more effectively and reduce costs, then those inspectors will probably have less time to do the inspections.

Mr. R. Greenaway: This could be the case. For instance, say the railway is put in a position where they have more competition with the trucking industry. If they have more competition with the trucking industry is to make their operation more efficient, and that means saving time. For instance, on the speed traffic for railway trains, which consists of piggybacks, forwarding and things like that, if they are put in a position where they can see that perhaps the likelihood of accidents happening is not as great as the amount of market they are going to capture, you could very well see certain types of trains come in with less inspection and leave with less inspection in terminals such as Symington.

Mr. Benjamin: We had instances yesterday of fire-and-rescue people not being on duty when passenger aircraft are landing or taking off. Is it correct that in the UTU and the carmen's union we now have brakemen or maintenance-of-way people carrying on inspections that used to be carried on by carmen? I am thinking of places such as Kamloops where some carmen were moved out.

[Traduction]

Vous mettez l'accent sur la sécurité—ce qui est bien—mais dans le paragraphe qui suit celui auquel M. Taylor faisait allusion, vous dites que les travailleurs du CN travaillent sous pression parce qu'ils manquent de temps. Est-ce la seule chose qui les affectent? Hier ou avant-hier, on nous a dit que les wagonniers inspectent habituellement les trains et, dans certains cas, qu'on avait recours aux équipes de trains. Est-ce une autre raison pour laquelle la CCT trouverait tant de défauts? Ou est-ce seulement attribuable aux équipes qui sont là ou aux inspecteurs qui ne sont pas assez qualifiés?

M. R. Greenaway: Dans ces cas, nous faisons directement allusion aux gares du CN. Le CN n'a pas recours aux équipes de trains dans une gare comme celle de Symington pour inspecter les wagons. La compagnie a recours à des équipes de trains en route. Une fonction de l'équipe est de surveiller l'état de ses trains. Mais dans une gare comme Symington, les wagonniers s'occupent eux-mêmes de l'inspection. Au fil des ans, même les wagonniers voient leur emploi devenir moins important avec l'arrivée des inspections des trains roulants, où ils ne font que regarder un train passer plutôt que de marcher le long des wagons.

Les travailleurs sont de plus en plus démoralisés en raison de ce qui se passe. Je ne suis pas tout à fait certain du temps qu'ils ont par wagon, mais ils ont environ une minute et demie ou deux minutes pour regarder un wagon et découvrir tous ses défauts. De toute évidence, il est impossible de trouver tous les défauts dans ces conditions. Ce sont les situations de ce genre qui nous préoccupent et il faut y voir.

M. Robichaud: Si l'on presse encore davantage les compagnies de chemin de fer de transporter les marchandises avec une plus grande efficacité et tout en réduisant leurs coûts, ces inspecteurs auront probablement moins de temps à consacrer aux inspections.

M. R. Greenaway: Cela se pourrait bien. Par exemple, supposons que le chemin de fer soit soumis à une plus grande concurrence de la part du camionnage. Si la concurrence du camionnage est plus vive, il n'a pas d'autre choix que d'accroître son efficacité, c'est-à-dire d'épargner du temps. Par exemple, dans le cas des transports rail-route, de l'acheminement et ainsi de suite, si le chemin de fer en vient à constater que les risques d'accidents sont moins importants que la part du marché qui est à sa portée, il se peut très bien que certains types de trains fassent l'objet d'inspections moins strictes à l'arrivée et au départ de terminus comme Symington.

M. Benjamin: Hier, on nous a parlé de certains cas où il n'y avait pas de brigades d'incendie et de secours en service lors de l'atterrissage ou du décollage d'avions transportant des passagers. Est-il exact que, dans l'UTU et le syndicat des wagonniers, des serre-freins ou des préposés à l'entretien de la voie sont chargés d'inspections qui relevaient jadis des wagonniers. Je pense à des endroits

[Text]

Have you run into any of these incidents or know of any that you can tell us about?

Mr. R. Greenaway: No, I have not. It is common practice for maintenance-of-way people to inspect trains wherever they are working.

Mr. Benjamin: That is a running inspection.

Mr. R. Greenaway: That is a running inspection. As for inspecting trains, I could not see anyone even considering to allow that. I hope it is not true.

Mr. Benjamin: You mean a standing inspection.

Mr. R. Greenaway: If that is the case, it is ridiculous; however, we do not know of any cases like that.

Mr. Benjamin: There is nothing in this territory.

The Vice-Chairman: Thank you for your supplementary. I believe you have some comments for the Chair, but please save them for after the meeting. Mr. Reid, please.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I wanted to particularly welcome and commend the witnesses before us at the present time, primarily because they have focused on areas of which they have major concern and knowledge, perhaps even experience. I also want to make this comment, that they have come before us with amendments of substance, ones to which we can give real consideration, because I think they are worthy of note in that kind of consideration.

Having said that, I want to emphasize an aspect they have zeroed in on, and that is safety. Safety is the concern of all of us around this committee table, in all modes of transportation. I am not so sure, however, about the statistics the witness has brought forward with respect to safety in railways before and after deregulation.

We have not yet come to that point so you cannot blame any of the hazards and practices of the past on Bill C-18. You might turn to the American scene, but we have not any conclusive evidence to show that deregulation will result in, as you say, the effectiveness of the agency. The national transportation agency is one created, and it was downgraded for this purpose to allow greater emphasis on safety. The greater concern and focus of that agency will be on safety, and do not be disillusioned or misled by some supposition that the government is not going to be concerned through that agency about matters with respect to safety.

If you are going to talk in terms of statistics, motor vehicle statistics, then I am sure you are objective enough to recognize the difference in books you are reading, as was referred to earlier, as to whether or not there is a real safety hazard by deregulation.

[Translation]

comme Kamloops où il n'y a plus de wagonniers. Avez-vous vu de ces incidents ou en connaissez-vous dont vous pourriez nous parler?

M. R. Greenaway: Non. Il est pratique courante chez les préposés de l'entretien de la voie d'inspecter les trains partout où ils travaillent.

M. Benjamin: Une inspection en marche.

M. R. Greenaway: Une inspection en marche, oui. Quant à l'inspection des trains, je n'imagine même pas que l'on puisse permettre cela. J'espère que ce n'est pas vrai.

M. Benjamin: Vous voulez dire une inspection à l'arrêt.

M. R. Greenaway: Si tel est le cas, c'est ridicule; cependant, nous ne connaissons aucun cas de ce genre.

M. Benjamin: Il n'y a rien sur ce territoire.

Le vice-président: Merci de votre question supplémentaire. Je crois savoir que vous avez des commentaires pour la présidence, mais vous voudriez bien les garder pour après la séance. Monsieur Reid, s'il vous plaît.

M. Reid: Monsieur le président, je tiens à accueillir et à féliciter particulièrement les témoins qui comparaissent devant nous, surtout parce qu'ils ont mis l'accent sur des domaines où ils ont de grandes préoccupations et de grandes connaissances, et peut-être même de l'expérience. Je tiens aussi à signaler qu'ils se sont présentés à nous avec des amendements de substance, auxquels il y aura tout lieu d'accorder une attention minutieuse.

Cela dit, je voudrais souligner un aspect qu'ils ont bien mis en lumière, à savoir la sécurité. La sécurité est un souci pour nous tous qui siégeons à cette table, dans tous les modes de transport. Cependant, j'ai certains doutes quant aux statistiques que le témoin a produites à l'égard de la sécurité dans les chemins de fer avant et après la déréglementation.

Nous n'en sommes pas encore au point où l'on puisse imputer au projet de loi C-18 les dangers et les pratiques du passé. On pourrait toujours regarder ce qui se passe aux États-Unis, mais nous n'avons aucun indice concluant pour démontrer que l'efficacité de l'Office passe, comme vous dites, par la déréglementation. L'Office national des transports est créé avec un rôle réduit pour mettre davantage l'accent sur la sécurité. Cet office s'intéressera d'abord à la sécurité, et n'allez surtout croire que le gouvernement ne s'intéressera pas, par le biais de cet office, aux questions de sécurité.

Si vous voulez parler de statistiques, de statistiques des véhicules automobiles, je suis sûr que vous êtes assez objectifs pour reconnaître dans vos lectures, comme on l'a dit plus tôt, si la déréglementation porte ou non une véritable atteinte à la sécurité.

[Texte]

[Traduction]

• 1415

The Alberta experience with deregulation of motor vehicles on highways—if you were a motor people I would ask you to let us have your statistics in Manitoba as to highway motor statistics, fatalities, accident rates—but Alberta has not really suffered on the highways by reason of their 22 years of deregulation. In air we have been in a deregulated transportation mode for some two years or three years or more, and what are the comparable statistics in the air by reason of that deregulation?

So I am asking you to keep an objective point of view with respect to safety and the emphasis that we intend to place on it.

I should mention that there will be a good deal of evidence in the provinces in conjunction with the federal government in the preparation of a national safety code and that safety code will include recommendations with respect to the continued safety of those who work on railways and in the operation of railways.

Mr. Benjamin: Three years after—

Mr. Belsher: No, no. At the dismantlement of the CTC, the Railway Safety Act.

Mr. R. Greenaway: If I could comment briefly on what you have said, we are not trying to come here and present some kind of evidence that there is this sort of collection of nasty people around here who do not want anything to do with safety. What we are trying to focus in on is our experience and our experience tells us that if you leave things up to the companies and force them. . . if you are just going to leave it up to the companies, we can see things getting worse.

We have only one thing to go on. . . when we read the bill and the setting up of the agency, I would have to accept your word that there is going to be something in this agency and that its direction is going to be safety. I do not see that in the bill.

What does this really mean to different people? There are different ways of associating what safety is. For instance we are just involved in the caboose issue. They are going to get rid of the caboose and they will save less than 1% of their operating budget. That economy. . . is it worthwhile losing safety for that particular percentage of their budget? Some people say it is, but obviously it is our opinion that it is not and we are all apparently concerned with safety.

The idea presented here is to ensure that there is sufficient inspection and regulation and policing written right into the bill so that this would calm all our fears.

Mr. Reid: I just want to say this last word, Mr. Chairman. Both sides—we as well as you—may be caught up in rhetoric, but from the time of the introduction of the *Freedom to Move* paper, our Minister and our government and all of us have been saying that safety will

L'expérience de l'Alberta en matière de déréglementation des véhicules automobiles sur les routes—si vous étiez dans le camionnage, je vous demanderais de nous faire voir vos statistiques sur les transports routiers, les accidents mortels, le nombre d'accidents au Manitoba. . . mais l'Alberta n'a pas vraiment eu de problèmes sur ses routes après ses 22 années de déréglementation. Le transport aérien est déréglementé depuis deux ou trois ans ou plus. Quelles sont les statistiques comparables dans ce cas-là par suite de cette déréglementation?

Je vous demande de demeurer objectifs en matière de sécurité et de l'importance que nous comptons y attacher.

Je devrais mentionner que les provinces auront un très grand rôle à jouer de concert avec le gouvernement fédéral dans la préparation d'un code national de la sécurité et que ce code de la sécurité comportera des recommandations touchant la sécurité continue des cheminots.

M. Benjamin: Trois ans après. . .

M. Belsher: Non, non. Lors du démantèlement de la CCT, l'abrogation de la Loi sur la sécurité des chemins de fer.

M. R. Greenaway: Permettez-moi un bref commentaire là-dessus. Notre intention n'est pas de prouver qu'il y a ici une bande de sales types qui ne veulent rien entendre de la sécurité. Nous voulons parler d'expérience. Et, d'après notre expérience, si on s'en remet aux compagnies et les oblige. . . si l'on s'en remet aux compagnies, les choses empireront.

Nous pouvons nous accrocher à une chose seulement. . . en ce qui concerne la création de l'organisme dont il est question dans le projet de loi, je dois vous croire sur parole lorsque vous affirmez qu'il sera axé sur la sécurité. Je n'en vois rien dans le projet de loi.

Qu'est-ce que cela signifie pour différentes personnes? Il y a différentes façons de voir la sécurité. Par exemple, il y a la question du wagon de queue. On veut se débarrasser du wagon de queue, pour économiser moins de 1 p. 100 du budget d'exploitation. Cette économie. . . vaut-il la peine de sacrifier la sécurité à ce pourcentage du budget? D'aucuns disent oui, mais nous sommes d'avis que non, et nous sommes tous préoccupés par la sécurité.

Il s'agit de prévoir dans le projet de loi les inspections, la réglementation et la surveillance qu'il faut pour apaiser nos craintes.

M. Reid: Un dernier mot, monsieur le président. Nous pouvons de part et d'autre—vous aussi bien que nous—nous laisser prendre à la rhétorique, mais depuis le dépôt de *Aller sans entraves*, notre ministre, notre gouvernement et nous tous avons répété qu'il n'y aura pas

[Text]

not be compromised. The whole purpose of the downgrading of the former CTC, now the National Transportation Agency, is to get rid of spending time on rates and scheduling and get down to the meat and substance of it and that is safety and security, with the addition of the environment.

That is the principle and part of the policy of the whole *Freedom to Move* paper as now introduced in Bill C-18; that is the situation under which you will be operating. You cannot come forward and tell us the experience under that bill because there has not been that kind of experience.

Mr. R. Greenaway: The only problem I have with what you are saying is that I cannot find anything in the bill that represents what you say. If it was in there I could totally agree with you on that, but I just cannot find anything in the bill that is going to create this type of agency that you are telling me is going to be created.

Mr. Reid: I do not have the bill before me to show you the provisions in the agency, but it is there.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Reid and gentlemen. Mr. Greenaway and Mr. Cherney, I would like to thank you for having appeared before this committee. As you mentioned in your conclusion, your remarks will cause the committee to reflect and you can be assured, gentlemen, that your remarks will be reflected upon by the committee and the officials. We thank you for appearing before us.

• 1420

The next witnesses to appear before us will be the Coalition Against Free Trade. Gentlemen, we have your brief before us. As I stated earlier, whether you provide an overview or read your brief, the more time you talk, the less questions you get. We welcome you to the committee this afternoon.

Mr. Bob Ages (Member, Coalition Against Free Trade): I am a member of the International Association of Machinists, Local 44. I am a machinist at the Transcona shops of CNR. With me is Rick Wishart, a member of the Canadian Auto Workers Union.

The Coalition Against Free Trade welcomes the opportunity to appear before this committee today, but we must express our concerns over these two bills as they are now written. Our feeling is that one of the major reasons for this standing committee being in Winnipeg today is to fulfil the federal government's obligation to the United States administration. In order to proceed with a bilateral free trade agreement with the U.S., the federal government and the U.S. administration feel we must have a level playing field.

To have a deregulated transportation system in Canada in order to justify a free trade agreement with the United

[Translation]

de compromis sur la sécurité. Tout l'objet de la diminution des pouvoirs de l'ancienne CCT, qui devient l'Office national des transports, est d'éviter d'avoir à consacrer du temps aux tarifs et aux horaires, et de s'attaquer à l'essentiel, à savoir la sécurité et l'environnement.

Voilà le principe de la politique tirée du documents *Aller sans entraves*, qui nous est présenté aujourd'hui dans le projet de loi C-18; c'est dans ce contexte que vous travaillerez. Ne venez pas nous parler d'expérience en vertu de ce projet de loi, car personne n'a ce genre d'expérience.

M. R. Greenaway: La difficulté dans tout cela, c'est que je ne trouve rien dans le projet de loi qui reflète ce que vous dites. Si c'était là, je pourrais être entièrement d'accord là-dessus, mais je ne trouve rien dans le projet de loi qui risque de créer ce genre d'office dont vous me parlez.

M. Reid: Je n'ai pas le projet de loi sous les yeux pour vous montrer les dispositions touchant l'Office, mais elles sont là.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Reid et messieurs. Monsieur Greenaway et monsieur Cherney, j'aimerais vous remercier d'avoir comparu devant notre comité. Comme vous l'avez mentionné dans votre conclusion, vos remarques ont de quoi faire réfléchir, et je puis vous assurer, messieurs, que les membres du comité et les fonctionnaires y réfléchiront. Merci de votre témoignage.

Les témoins suivants représentent la *Coalition Against Free Trade*. Messieurs, nous avons votre mémoire sous les yeux. Comme je l'ai dit plus tôt, que vous nous donniez un aperçu ou nous fassiez lecture de votre mémoire, plus vous parlerez, moins vous aurez de questions. Bienvenue au Comité cet après-midi.

M. Bob Ages (membre de la Coalition Against Free Trade): Je suis membre de l'Association internationale des machinistes, section locale 44. Je suis machiniste aux ateliers Transcona du CN. Je suis accompagné de Rick Wishart, membre du Syndicat canadien des travailleurs de l'automobile.

La *Coalition Against Free Trade* est heureuse de l'occasion qui lui est donnée de comparaître devant votre Comité aujourd'hui, mais nous devons quand même exprimer nos craintes sur ces deux projets de loi, dans leur formulation actuelle. A notre avis, si votre Comité permanent se trouve à Winnipeg aujourd'hui, c'est essentiellement pour s'acquitter de l'obligation du gouvernement fédéral envers l'administration des Etats-Unis. Afin de procéder à un accord bilatéral de libre-échange avec les Etats-Unis, le gouvernement fédéral et l'administration américaine estiment que nous devons avoir des règles uniformes.

Il n'est pas nécessairement dans le meilleur intérêt des Canadiens d'avoir un réseau de transport déréglementé

[Texte]

States is not in the best interests of the people of Canada. By examining the deregulation of the transportation industry in the U.S., we have a clear idea of what may happen here in Canada.

The deregulated airline industry in the United States, in our opinion, created an atmosphere of monopolization, less enforcement of safety standards, loss of jet service in the less-populated areas and more congestion during peak hours.

The deregulation process in the United States has resulted in six airlines controlling the majority of air traffic. In Canada we have already seen Air Canada and Pacific Western taking control of the major routes in Canada through mergers, buying of shares and working agreements. With the proposed changes in the bill reducing the public-necessity-and-convenience test to a fit-willing-and-able criterion, we feel it will lead to some American airlines competing on the high-traffic routes and leaving our Canadian airlines the less lucrative routes.

• 1425

As it is now, the Golden Triangle—Montreal-Toronto-Ottawa—subsidizes the low-density areas of Canada. With Canada being of similar size to the U.S., but with our population spread over lower-density areas, there could be a loss of service in those areas. In Canada we have been proud that the citizens in less-populated regions have regular jet service. With deregulation, we could find these outlying areas with inferior service or loss of service altogether.

The regulations we have now at least provide air service at reasonable cost. We agree with Pierre Jeannot of Air Canada, there is genuine fear of our air routes in Canada being taken over by the larger air carriers in the United States, not to mention the loss of well-paying Canadian jobs.

The railway industry in the United States is another area moving toward monopolization, with only seven major railroads today, down from the thirteen they had before the introduction of the Staggers Act in 1980.

In Canada, we have only two major railways. Through the present legislation, we may lose one or both of them to the larger United States railroads. If we allow U.S. railroads to operate on Canadian tracks at competitive rates, Canadian railroads may be forced to cut back on service to the less populated areas, not just in this province, but also in other parts of Canada.

Confidential contracts and joint-line rates would benefit large national and multinational corporations. Small business, which is largely responsible for the decrease in

[Traduction]

pour justifier un accord de libre-échange avec les États-Unis. En examinant la déréglementation des transports aux États-Unis, nous pouvons nous faire une idée claire de ce qui risque de se produire au Canada.

La déréglementation du transport aérien aux États-Unis, à notre avis, a créé une atmosphère de monopolisation, entraîné un relâchement de l'application des normes de sécurité, fait disparaître le service d'avion à réaction dans les régions moins peuplées et entraîné une plus grande congestion pendant les heures de pointe.

La déréglementation aux États-Unis a fait que six compagnies aériennes contrôlent la majorité du trafic aérien. Au Canada, nous avons déjà vu Air Canada et Pacific Western prendre le contrôle des principales lignes nationales par des fusions, des achats d'actions et des accord d'exploitation. Nous sommes d'avis que les modifications proposées au projet de loi visant à ramener le principe de la satisfaction du public (nécessité et commodité) à un simple critère de bon vouloir (être prêt, disposé et apte à offrir le service) aboutira à la concurrence de certaines lignes américaines sur les itinéraires très fréquentés et laissera aux lignes aériennes canadiennes les itinéraires moins lucratifs.

À l'heure actuelle, le triangle d'or formé par les villes de Montréal, Toronto et Ottawa, subventionne les régions faiblement peuplées du Canada. Étant donné que notre pays a à peu près la même superficie que les États-Unis et que notre population est répartie dans des régions moins peuplées, ces dernières pourraient subir une perte de service. Nous étions fiers de pouvoir dire au Canada que les habitants des régions moins peuplées disposent d'un service aérien régulier. Avec la déréglementation, ces régions éloignées pourraient connaître une diminution ou une perte de ce service.

Les règlements dont nous disposons à l'heure actuelle fournissent pour le moins un service aérien à un coût raisonnable. Nous emboîtons le pas à Pierre Jeannot d'Air Canada qui craint vraiment de voir nos liaisons aériennes reprises par les gros transporteurs américains, sans oublier la perte d'emplois bien rémunérés au Canada.

Le secteur ferroviaire américain tend lui-aussi vers la monopolisation, puisqu'il ne reste aujourd'hui que sept grandes sociétés ferroviaires contre treize avant l'entrée en vigueur de la *Staggers Act* en 1980.

Au Canada, nous n'avons que deux grosses compagnies ferroviaires. Avec la présente loi, nous en perdrons peut-être une sinon les deux au profit des grosses compagnies ferroviaires américaines. Si nous permettons à ces dernières d'opérer sur les voies canadiennes à des tarifs concurrentiels, les compagnies ferroviaires canadiennes seront peut-être obligées de réduire le service à destination des régions moins peuplées, pas seulement dans cette province mais également dans d'autres régions du Canada.

Les contrats confidentiels et les taux conjoints bénéficieront aux grosses sociétés nationales et multinationales. Les petites entreprises, auxquelles on doit

[Text]

unemployment in Canada the last few years, might have to subsidize the larger shippers. We could see our transportation system change from an east-west orientation across Canada to a north-south orientation through the United States.

In Manitoba we are proud the people in our less-populated areas of Canada have the benefit of railway service. Both CN and CP have stated they are against these bills in their present form. We agree. It suggests there has not been enough input in the drafting of these bills.

Through deregulation, the trucking industry in the United States has been more monopolized, with six major trucking companies merging to control most free trucking. In Manitoba we have eight of the fifteen largest trucking companies in Canada. They employ 2,700 in direct jobs and there are 1,600 indirect jobs. They inject \$170 million into the Manitoba economy. With the introduction of deregulation, we will put these major Canadian carriers at risk.

Competition from large American carriers could cause short-term freight reductions and force our Canadian trucking companies to compete with below-cost rates. They may be forced into bankruptcy or sell to larger American companies. The result would be a north-south transfer of goods because of relaxed rules and cheaper fuel available in the country to the south of us. It is common sense that it would be more beneficial to carry the freight south of the border and only cross back into Canada at the nearest Canadian crossing. All the people who make their incomes from the Canadian truckers on Highway 1 possibly could go out of business.

Bill C-19 states the Minister of the day may enact safety legislation in the trucking industry. We feel a federal safety standards act is long overdue but, in our opinion, to say the Minister may or may not include which safety measures will be implemented is a weak measure. We need strong safety standards as soon as possible. To use the word "may" is not in the best interest of the truckers and the citizens who travel on the highways.

In conclusion, the Coalition Against Free Trade feels these bills are being passed into law not to benefit Canadians as consumers or taxpayers, but to appease the United States administration. In our opinion, to put our Canadian transportation industries at risk relative to their American counterparts is a very irresponsible endeavour by this government.

We do not need deregulation in the transport industry. We need better regulation. Regulation should benefit our small shippers as well as large shippers. In the long term,

[Translation]

en grande partie la baisse du chômage au Canada au cours des dernières années, pourraient se retrouver dans l'obligation de subventionner les gros expéditeurs. Nous pourrions assister à une mutation de notre système de transport qui ne se ferait plus d'Est en Ouest à travers le Canada mais plutôt du Nord au Sud par les États-Unis.

Nous sommes fiers de constater au Manitoba que les habitants de nos régions moins peuplées du Canada bénéficient d'un service ferroviaire. Des sociétés CN et CP se sont toutes deux déclarées contre ces projets de loi sous leur forme actuelle, et nous les appuyons. Cela laisse supposer qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultation lors de la rédaction de ces projets de loi.

Avec la déréglementation, le secteur américain du camionnage est devenu un plus gros monopole, six grosses sociétés de camionnage ayant fusionné pour contrôler la majeure partie du camionnage libre. Le Manitoba abrite 8 des 15 plus grosses sociétés de camionnage au Canada. Elles fournissent 2,700 emplois directs et 1,600 emplois indirects en injectant 170 millions de dollars dans l'économie de la province. Avec l'arrivée de la déréglementation, nous mettrons en danger ces importants transporteurs canadiens.

La concurrence des gros transporteurs américains pourrait provoquer des baisses de fret à court terme et forcer nos sociétés canadiennes de camionnage à les concurrencer en appliquant des tarifs inférieurs à leurs coûts. Elles seraient peut-être acculées à la faillite ou obligées de vendre à de grosses sociétés américaines. Il en résulterait un transfert nord-sud des marchandises en raison des règles plus souples et du prix inférieur du carburant aux États-Unis. Il est bien évident qu'il serait plus économique de transporter les marchandises au sud de la frontière et de ne rentrer au Canada qu'à l'endroit le plus proche du lieu de destination. Tous les gens dont le revenu dépend des camionneurs canadiens sur la route 1 pourraient faire faillite.

Le projet de loi C-19 stipule que le ministre en poste peut fixer des règlements touchant la sécurité du camionnage. Une loi fédérale sur les normes de sécurité s'impose depuis longtemps mais, à notre avis, c'est un élément de faiblesse de dire que le ministre peut inclure ou non les mesures de sécurité qui seront mises en oeuvre. Il faut fixer dès que possible des normes de sécurité sévères. L'utilisation du mot «peut» n'est pas dans le meilleur intérêt des camionneurs et des citoyens qui voyagent sur les routes.

En conclusion, la Coalition contre le libre-échange est d'avis que ces projets de loi ne sont pas étudiés pour profiter aux Canadiens à titre de consommateurs ou de contribuables mais plutôt pour apaiser l'administration américaine. À notre avis, le gouvernement prend une initiative très irresponsable en mettant en danger les transports canadiens par rapport à leurs homologues américains.

La déréglementation n'est pas nécessaire dans le secteur des transports. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une meilleure réglementation qui profiterait autant à nos petits

[Texte]

we cannot see any benefit for us as consumers when our transportation system is controlled by corporations to the south of us.

Deregulation, as embodied in Bill C-18 and Bill C-19, will fundamentally alter social and economic structures in Canada. Such an abrupt departure must not be implemented without the thorough study and consultation which only a royal commission can provide. These two bills should be withdrawn and a royal commission established which is mandated to examine the entire Canadian transport system, specifically the rail, airline and trucking industries. We are convinced that an objective royal commission will recommend reform, not dismantling of the regulatory system. Do you have as much confidence in your position on deregulation? Thank you very much.

• 1430

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Wishart. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I am a little bit nonplussed at some of your rhetoric. I agree with much of it, but is it not also a fact or a case that with what is occurring in the United States, the intent of the government, albeit misapplied...? What we need in the legislation is to equalize access and opportunity for Canadian carriers with their American competitors; that is, railroads, trucks or airlines.

Do you not think the legislation should at least provide for some kind of...? Put it this way. If American carriers can do things up here that Canadian carriers cannot do in the United States, should this legislation not at least say that in that event we shall put some kind of restrictions upon those American carriers?

Mr. Ages: Yes, I think something could be done on that, but not in these bills. If there is a problem with American carriers up here—I know there are American truckers up here—we cannot do anything in Canada by passing legislation in Parliament that would give Canadian truckers rights down in the States.

As we said, there are changes needed in regulation. The experts in the trucking industry and the trucking unions and the other transport unions could probably put forward some good suggestions to a royal commission looking at the whole area, but the whole emphasis of these bills is deregulation. As I believe a speaker said before, tampering with them, trying to make a few ameliorations in them, is not the approach.

[Traduction]

qu'à nos gros expéditeurs. Nous ne voyons aucun avantage à long terme pour les consommateurs canadiens si notre système de transport est contrôlé par des sociétés américaines.

La déréglementation, telle qu'elle est présentée dans les projets de loi C-18 et C-19, modifiera de façon fondamentale les structures sociales et économiques au Canada. Une nouvelle orientation aussi radicale ne doit pas être mise en place sans effectuer une étude et des consultations approfondies comme seule peut le faire une commission royale d'enquête. Il faudrait retirer ces deux projets de loi et instaurer une commission royale d'enquête chargée d'étudier tout le système des transports au Canada, en particulier les secteurs du transport ferroviaire, du transport aérien et du camionnage. Nous sommes convaincus qu'une commission royale d'enquête objective recommanderait une réforme mais pas l'abolition du système de réglementation. Votre position sur la déréglementation vous inspire-t-elle tant de confiance? Je vous remercie.

Le vice-président: Merci, monsieur Wishart. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, je suis un peu déconcerté par certains de vos propos ronflants. Je suis d'accord en grande partie avec vous, mais n'est-ce pas non plus un fait ou une vérité qu'avec ce qui se passe aux États-Unis, l'intention du gouvernement, bien que mal dirigée...? Ce dont nous avons besoin dans la loi c'est d'égaliser l'accès et les possibilités offerts aux transporteurs canadiens avec leurs concurrents américains, à savoir les compagnies ferroviaires, les sociétés de camionnage ou les compagnies aériennes.

Ne pensez-vous pas que la loi devrait pour le moins fournir une sorte de...? Présentons-le de cette façon. Si les transporteurs américains peuvent faire des choses au Canada que les transporteurs canadiens ne peuvent faire aux États-Unis, la loi ne devrait-elle pas pour le moins préciser que dans ce cas nous devrions appliquer certaines restrictions à ces transporteurs américains?

M. Ages: Oui, je suis d'avis que l'on pourrait faire quelque chose à ce sujet, mais pas dans ces projets de loi. S'il y a un problème au Canada avec les transporteurs américains—je sais qu'il y a des camionneurs américains au Canada—nous ne pouvons rien faire au Canada en votant une loi qui conférerait aux camionneurs canadiens des droits aux États-Unis.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, la réglementation a besoin d'être modifiée. Les experts du secteur du camionnage, les syndicats de camionneurs et les autres syndicats de transporteurs pourraient vraisemblablement faire quelques bonnes suggestions à une commission royale d'enquête chargée d'étudier toute la question, mais la portée de ces projets de loi est la déréglementation. Comme l'a fait remarquer, je crois, un autre interlocuteur, le but n'est pas d'essayer de bricoler les projets de loi ou d'y apporter quelques améliorations.

[Text]

We think deregulation has been a disaster in the States; it will be a disaster here. Sure, there are problems in the industries here. I know, because I am in the railway and I used to be a trucker. There are lots of problems here and we could use changes in the regulation procedures, and improvements, but the only improvement I could see to be made with these two bills would be with a bonfire.

Mr. Benjamin: I think you misunderstood my question. I agree, we cannot put something in our law that will act or operate in the United States. Of course we cannot.

I am asking you: If the Americans have some regulation or strictures on Canadian trucking companies and railways which do not apply to American companies in Canada, then should we not have something in this bill—because we are stuck with the damn thing—which places some kind of reciprocity or equivalency of access provisions? If the American government slaps a \$700 tax on Canadian truckers down there, should we not be able to slap a \$700 tax on American truckers up here? There are no provisions in this bill, and I am asking you: should we put some in?

Mr. Ages: I would tend to think it would be an improvement, but as I said, I do not think that should be the emphasis of either the groups who are opposed to deregulation or the people in Parliament who are tampering with it. Sure, as a parliamentarian you have to try to do the best you can with the government. But I am saying that I am not here to say what the people in the Conservative government want to hear.

I am here to say what we feel and we believe, and try to convince them, if they have the best interests of Canada at heart—not just labour and not just consumers but the corporations in Canada who are opposed—they will take a good second look and forget about the whole thing and start looking at reregulation and reform and get rid of these bills. This is what needs to be done.

• 1435

Mr. Benjamin: To repeat myself, we are stuck with trying to make what I think is a bad bill, less bad. This is what we are stuck with.

Mr. Ages: Make whatever changes you can.

Mr. Benjamin: We will get you in front of the committee some time on free trade, if they ever get it done in Parliament.

[Translation]

À notre avis, la déréglementation a été une catastrophe aux États-Unis et il en sera de même au Canada. Il est bien évident que les secteurs des transports connaissent des problèmes au Canada. Je le sais puisque je travaille dans le secteur ferroviaire et qu'autrefois j'étais camionneur. Il y a beaucoup de problèmes au Canada et nous pourrions recourir à des modifications aux procédures réglementaires et à des améliorations, mais la seule amélioration véritable que l'on pourrait apporter à ces deux projets de loi consisterait à les brûler.

M. Benjamin: Je pense que vous n'avez pas compris ma question. J'admets que nous ne pouvons rien incorporer dans notre loi qui pourrait fonctionner aux États-Unis. C'est évident.

Je vous pose la question suivante: si les Américains disposent de certains règlements ou de certaines restrictions touchant les sociétés canadiennes de camionnage et de transport ferroviaire qui ne s'appliquent pas aux compagnies américaines au Canada, alors le projet de loi ne devrait-il pas contenir—puisque nous sommes coincés avec ce problème—quelque chose qui garantirait une certaine réciprocité ou contiendrait des dispositions d'équivalence en matière d'accès? Si le gouvernement américain flanque une taxe de 700\$ aux camionneurs canadiens aux États-Unis, pourquoi ne pourrions-nous pas flanquer une taxe de 700\$ aux camionneurs américains au Canada? Le présent projet de loi ne comporte aucune disposition de cette sorte et je vous demande si nous ne devrions pas en incorporer quelques-unes?

M. Ages: J'aurais tendance à penser qu'il s'agirait là d'une amélioration mais, comme je l'ai déjà dit, je ne pense pas que les groupes opposés à la déréglementation ou les parlementaires qui y bricolent devraient concentrer leurs efforts là-dessus. Il est certain qu'à titre de parlementaires, vous devez vous efforcer de faire le mieux que vous pouvez avec le gouvernement. Ce que je veux dire, c'est que je ne suis pas ici pour dire ce que les gens du gouvernement conservateur aimeraient entendre.

Je suis ici pour dire ce que nous pensons et ce que nous croyons, et pour essayer de les convaincre, s'ils ont le meilleur intérêt des Canadiens à coeur—pas seulement des syndicats et pas seulement des consommateurs mais également des sociétés canadiennes qui s'y opposent—il se feront un devoir d'étudier une nouvelle fois les projets de loi, d'oublier tout ce qui a été fait et de repartir vers une nouvelle réglementation et une réforme en se débarrassant de ces projets de loi. C'est ce qu'il faut faire.

M. Benjamin: Au risque de me répéter, nous sommes pris à essayer d'améliorer un mauvais projet de loi. C'est la situation dans laquelle nous sommes coincés.

M. Ages: Apportez toutes les modifications que vous pouvez.

M. Benjamin: Nous vous convoquerons devant le Comité à propos du libre-échange, si le projet vient un jour devant le Parlement.

[Texte]

The Vice-Chairman: We thank you for your testimony, even if you are philosophically opposed to the bill. As I believe one other member of the committee stated earlier, we are trying to introduce legislation so we can help all Canadians—shippers, carriers and consumers. To help all Canadians is the philosophy of the government.

I would now call to the witness table the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped. Gentlemen, we welcome you before the committee this afternoon. You do have a fairly extensive brief, and realizing at the same time that you do have a flight to catch, we would ask you if you would prefer to give us an overview of your brief. We will then leave it open for questions.

Mr. Allan Simpson (Past Chairperson, Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped): I have with me Mr. Laurie Beachell, National Co-ordinator and the staff person here.

Thank you very much for the opportunity. COPOH is a cross-disability national consumer organization that brings together the voice and concerns of disabled, self-help, monitoring organizations across this country to try to provide input, a common forum and voice for disabled people in our country.

We began in 1976 and this is not the first time we have appeared before the various transportation committees to try to bring some understanding of the needs of disabled persons in this country. I want to emphasize at the beginning that we do not mean disabled persons in terms of ages 18 to 64; we mean 0 to 99.5. Often we are coming to realize that the senior citizen population of our country represents the largest single disability factor we are representing, as well as for their own organizations that are more organized. However, with my grey hair I now feel that I can also represent their understanding and needs.

Gentlemen, I have a short summary I want to begin with and I will ask my associate, Laurie Beachell, to just cover with you the main points in the brief.

The Hon. John Crosbie, in his speech to the Canadian Cerebral Palsy Association, June 8, 1985, stated:

Those afflicted by cerebral palsy know only too well the disappointments and lost opportunities shared by the disabled in Canada. I refer not to the disappointments and the lost opportunities arising from the disability but from the barriers that exist in society to those who are disabled. Those barriers do not exist because of ill will or intention to discriminate, but often from ignorance, oversight and neglect. Whatever their origin,

[Traduction]

Le vice-président: Nous vous remercions pour votre témoignage, même si votre philosophie est opposée au projet de loi. Comme un autre membre du Comité l'a déclaré antérieurement, je crois, nous essayons d'adopter une loi pour venir en aide à tous les Canadiens, qu'il s'agisse des expéditeurs, des transporteurs et des consommateurs. Venir en aide à tous les Canadiens est la philosophie du gouvernement.

Je vais maintenant appeler comme témoin la Coalition des organisations provinciales des handicapés. Messieurs, bienvenue devant notre Comité cet après-midi. Vous avez là un mémoire assez volumineux, et je me rends compte en même temps que vous avez un avion à prendre, si bien que nous vous demandons si vous préférez nous donner un aperçu général de votre mémoire. Nous pourrions ensuite passer aux questions.

M. Allan Simpson (ex-président, Coalition des organisations provinciales des handicapés): J'ai avec moi M. Laurie Beachell, coordonnateur national et membre du personnel de la coalition.

Je vous remercie beaucoup de nous donner l'occasion de comparaître devant vous. La coalition est un organisme national de consommateurs présentant plusieurs types d'incapacités qui représente et exprime les préoccupations des organisations autonomes de surveillance des handicapés à travers le Canada dans le but de faire participer et de représenter les personnes handicapées de notre pays.

Nous avons commencé nos activités en 1976, et ce n'est pas la première fois que nous comparaissons devant les divers comités des transports pour essayer de faire comprendre les besoins des personnes handicapées au Canada. Je tiens à souligner dès le départ que nous ne représentons pas les personnes handicapées de 18 à 64 ans, mais de 0 à 99,5 ans. Nous sommes souvent amenés à nous rendre compte que les personnes du troisième âge constituent au Canada le plus important segment des personnes handicapées que nous représentons, et aussi que leurs propres organisations sont mieux organisées. Étant donné que j'ai des cheveux gris, je pense cependant que je peux également les représenter et faire comprendre leurs besoins.

Messieurs, j'aimerais commencer par un bref résumé et ensuite, je demanderai à mon collègue, Laurie Beachell, de passer en revue avec vous les principaux points du mémoire.

Dans son discours prononcé le 8 juin 1985 devant l'Association canadienne de la paralysie cérébrale, l'honorable John Crosbie a déclaré:

Les personnes atteintes de paralysie cérébrale connaissent trop bien les déceptions et les occasions perdues que rencontrent les personnes handicapées au Canada. Je ne parle pas seulement des déceptions et des occasions perdues provoquées par leur handicap, mais des obstacles qui existent dans la société pour les personnes handicapées. Ces obstacles ne sont pas dressés par mauvaise volonté ou avec l'intention de

[Text]

those barriers have tended to exclude disabled at critical points of entry into the mainstream of Canadian society. The disabled will no longer accept this, the Canadian people as a whole will not accept this, nor will the Government of Canada of which I am a member.

COPHO does not see this attitude reflected in Bill C-18; nor does it reflect the national policy on transportation of disabled persons, which he and other Ministers have endorsed, that states:

This national policy clarifies, for all providers and recipients of services, the principles and strategies to which the federal government is committed in the provision of access to facilities and services for disabled persons on transportation modes under federal jurisdiction. The paper represents a statement of intent to work toward the implementation of the policy. Steps will be taken to ensure that regulations and programs are put in place to implement the policy and that the public is kept informed of these activities.

• 1440

It is COPHO's view that Bill C-18 will create major barriers to full participation and equality for citizens with disabilities. As it currently stands, the bill will have the effect of taking away disabled persons' newly won access to Canadian transportation systems. It is only in recent years that due to regulatory decisions and policy statements, disabled people have been able to travel in Canada in manner similar to other citizens. Bill C-18 has the potential to set back the progress that has been made in providing accessible transportation for disabled Canadians.

We are left wondering why the government is attempting to divest us of our newly won rights in the area of transportation. This is especially puzzling in the light of the widely recognized fact that disabled people occupy a major disadvantage position within our society. The effect of Bill C-18 will be a further disadvantage to those of us who feel that we have not achieved our full equal opportunity.

COPHO is obliged to speak out against any such regressive social change. For us, Bill C-18 represents a time machine which will set us back to the dark ages over the next while, and we do not want to return to an era when people are forced to travel with an attendant or a nurse, when our self-reliance can be challenged at a moments notice by airline personnel, and this has happened to me personally, or when we are forced to sign waivers in order to absolve the airline of any responsibility for anything.

[Translation]

pratiquer une discrimination, mais souvent par ignorance, inadvertance et négligence. Quelle que soit leur origine, ces obstacles ont eu tendance à exclure les personnes handicapées à certains points cruciaux d'entrée dans le courant de la société canadienne. Les personnes handicapées n'accepteront plus cette situation, l'ensemble de la population canadienne ne l'acceptera pas, pas plus que le gouvernement du Canada dont je fais partie.

La coalition ne trouve pas que le projet de loi C-18 reflète cette attitude, pas plus que la politique nationale relative au transport des personnes handicapées, que d'autres ministres ont appuyé avec lui, qui stipule:

Cette politique nationale clarifie, à l'intention de tous les prestataires et bénéficiaires de services, les principes et les plans d'action que le gouvernement fédéral a adoptés pour assurer aux personnes handicapées l'accès aux installations et aux services de transport qui relèvent de sa compétence. Le gouvernement y déclare son intention de travailler à l'instauration de la politique. Il prendra des mesures pour assurer la mise en place de règlements et de programmes en vue d'exécuter cette politique et d'informer le public sur les activités exercées.

La coalition est d'avis que le projet de loi C-18 élèvera d'importants obstacles à la pleine participation et à l'égalité des citoyens handicapés. Dans sa forme actuelle, le projet de loi aura pour effet d'enlever aux personnes handicapées l'accès aux systèmes canadiens de transport qu'ils viennent à peine d'obtenir. Ce n'est qu'au cours des dernières années, qu'en raison des décisions réglementaires et des énoncés de politique, les personnes handicapées ont pu voyager au Canada de la même façon que les autres citoyens. Le projet de loi C-18 pourrait retarder les progrès qui ont été réalisés en vue d'offrir des transports accessibles aux citoyens canadiens handicapés.

Nous en sommes réduits à nous demander pourquoi le gouvernement essaie de nous priver de ces droits nouvellement acquis dans le domaine des transports. Cette situation est particulièrement incompréhensible, étant donné que l'on reconnaît bien volontiers que les personnes handicapées se trouvent dans une position très désavantageuse au sein de notre société. Le projet de loi C-18 ne fera que désavantager encore plus celles et ceux d'entre nous qui pensent que nous n'avons pas encore eu la chance d'obtenir une pleine égalité.

La coalition est obligée de s'élever contre une évolution sociale aussi rétrograde. Le projet de loi C-18 représente pour nous une machine à mesurer le temps qui nous ramènera d'ici peu aux années noires, et nous ne voulons pas revenir à une époque où les gens seraient obligés de voyager avec un accompagnateur ou une infirmière, où notre indépendance pourrait être contestée sur-le-champ par le personnel des lignes aériennes, et cela m'est arrivé personnellement, ou à une époque où nous serions obligés de signer des renoncements afin de décharger les

[Texte]

A special panel of the air transportation community pointed out that there has been a growing concern in recent years, both in this country and abroad, with respect to the adequacy of facilities provided to persons who are physically or mentally disadvantaged. In Canada, government social policy has been particularly concerned with a provision for facilities to disadvantaged groups in order to maximize their access to and participation in a broader society.

Within the transportation sphere, increasing attention has been focused on the adequacy of facilities afforded to disabled and obese passengers availing themselves with transportation by common carriers. It is our view that this approach should continue and not be reversed as will be the case if Bill C-18 is passed as it currently stands.

The Hon. Don Mazankowski, in his remarks of July 15, 1985, stated:

Canadians need to know that our transportation system will be capable of meeting our needs.

COPOH wholeheartedly agrees with this and adamantly maintains that disabled Canadians must also know that the Canadian transportation system has the ability to meet their needs. To date, regulation in the form of the CTC decisions have played a very major part in ensuring that this system meets the needs of citizens with disabilities. COPOH urges the continuance of this type of power that has achieved access to transportation systems.

COPOH is not opposed to deregulation per se, but we are opposed to any measure which are taken at the expense of disabled persons and we have argued this point before in these kind of meetings. Where a social factor will be damaged, we must find the appropriate means to replace and enhance those regulations that have ensured people transportation opportunities.

Private business operates within a social context and this fact cannot be ignored. The historical exclusion of disabled persons from society requires remedial action to address historical injustices. It must be reiterated that in the area of transportation this has been achieved through the regulatory adjunct to the Canadian transportation system. It seems that Bill C-18 was drafted without consideration of the social context regarding disabled people. The sweeping deregulations outlined in the bill threaten to divest us of these newly won opportunities.

I will not go on to more of these phrases, but we just cannot live with this kind of threat silently. To overcome these shortcomings within the bill, COPOH urges three fundamental amendments:

[Traduction]

compagnies aériennes de toute responsabilité pour quoi que ce soit.

Un groupe d'étude spécial du secteur du transport aérien a souligné que l'on se préoccupait de plus en plus, au cours des dernières années, tant au Canada qu'à l'étranger, des installations plus ou moins adéquates mises à la disposition des personnes physiquement ou mentalement défavorisées. Au Canada, la politique sociale du gouvernement s'est surtout préoccupée d'offrir des installations aux groupes défavorisés afin de maximiser leur accès et leur participation à une société élargie.

Dans le secteur des transports, on se préoccupe de plus en plus d'offrir des installations convenables aux passagers handicapés et obèses qui se déplacent en utilisant des moyens de transport en commun. A notre avis, il faudrait poursuivre cette démarche et ne pas l'inverser comme ce serait le cas si l'on adoptait le projet de loi C-18 dans sa forme actuelle.

L'honorable Don Mazankowski déclarait, le 15 juillet 1985:

Les Canadiens ont besoin de savoir que notre système de transport pourra répondre à leurs besoins.

La coalition appuie de tout coeur cette déclaration et prétend avec intransigence que les Canadiens handicapés doivent également savoir que le système de transport canadien est apte à satisfaire leurs besoins. Jusqu'à présent, la réglementation contenue dans les décisions de la CCT a joué un rôle très important pour assurer que ce système de transport répond aux besoins des citoyens handicapés. La coalition insiste pour maintenir ce type de pouvoir qui a permis d'avoir accès aux systèmes de transport.

La coalition ne s'oppose pas à la déréglementation en tant que telle, mais à toutes les mesures qui sont prises aux dépens des personnes handicapées, et nous avons défendu cette position précédemment lors d'autres réunions du même genre. Lorsqu'un élément social subira un préjudice, nous devons trouver les moyens appropriés de remplacer et d'améliorer les règlements qui ont garanti l'accès de la population aux moyens de transport.

Les entreprises privées fonctionnent dans un contexte social que l'on ne peut ignorer. De tout temps, les personnes handicapées ont été exclues de la société, et cette situation exige des mesures correctives afin de remédier à ces injustices traditionnelles. Il convient de répéter que l'on y est parvenu dans le secteur des transports grâce à des règlements complémentaires appliqués aux systèmes de transport canadiens. Il semble que le projet de loi C-18 a été rédigé sans tenir compte du contexte social touchant les personnes handicapées. Les déréglementations radicales énoncées dans le projet de loi menacent de nous priver des possibilités que nous venons à peine d'acquiescer.

Je n'en dirai pas plus, mais nous ne pouvons demeurer silencieux face à ce genre de menaces. Pour remédier aux imperfections de ce projet de loi, la coalition propose trois modifications fondamentales:

[Text]

1. That accessibility standards for persons with disabilities be included in modal legislation. The standards clearly have to be there.
2. That the National Transportation Agency be empowered to set and enforce standards for disabled travellers.
3. That previous CTC decisions be upheld by the National Transportation Agency and followed.

• 1445

In order to provide the National Transportation Agency with a means of enforcing proposed subparagraph 3(1)(g)(ii), which states:

(g) each carrier or mode of transportation, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under fares, rates and conditions that do not constitute. . .

(ii) an undue obstacle to the mobility of persons including those persons who are disabled. . .

we recommend the following rewording to clause 35 of the bill regarding inquiry into complaint:

35. (1). The Agency may, on complaint or of its own motion, inquire into, hear and determine whether a service or refusal to provide a service by a carrier constitutes an undue obstacle to the mobility of persons, including those persons who are disabled.

(2). Where an accessibility standard concerning obstacles to the mobility of persons is established under any Act of Parliament, and the standard is administered by the Agency, the standard shall determine whether an obstacle is undue or not.

(3). The Agency may require a person to do or refrain from doing any act, matter or thing that the person is or may be required to do or is prohibited from doing under this Section, and in addition, may order payment of compensation to the person or persons whose mobility was unduly restricted.

We think this in summary is the kind of realistic and responsible recommendations we would make to this act. I would ask Mr. Beachell to summarize in point form the remaining parts of our brief.

Mr. Laurie Beachell (National Co-ordinator, Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped): The brief basically gives you an overview of the history of the development of services for equal access of services for disabled persons. It goes back to the early 1970s and the formation of the disabled movement with some of the first decisions.

There is the Clariss Kelly decision of 1979 of CTC, where VIA Rail had refused transport to a disabled person because they had determined she was not self-reliant. CTC

[Translation]

1. Que des normes d'accessibilité pour les handicapés soient incluses dans le texte de loi concernant les modes de transport. C'est manifestement là que doivent se trouver les normes.

2. Que l'Office national des transports dispose des pouvoirs requis pour fixer et appliquer des normes concernant les voyageurs handicapés.

3. Que les décisions antérieures de la CCT soient maintenues et suivies par l'Office national des transports.

Pour permettre à l'Office national des transports de faire respecter le sous-alinéa 3(1)(g)(ii), qui dispose que:

g) les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constituent pas. . .

(ii) un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées. . .

nous recommandons l'adoption du nouveau libellé suivant pour l'article 35 du projet de loi concernant les enquêtes sur les plaintes:

35. (1). De sa propre initiative ou sur plainte, l'office peut faire enquête, tenir des audiences et décider si un service ou refus de service par un transporteur constitue un obstacle abusif à la mobilité des personnes, y compris les personnes handicapées.

(2). Lorsqu'une norme d'accessibilité concernant des obstacles à la mobilité des personnes est établie en vertu d'une loi fédérale, et que cette norme est appliquée par l'office, la norme doit préciser si un obstacle est abusif ou non.

(3). L'office peut ordonner à quiconque d'accomplir un acte ou de s'en abstenir lorsque l'accomplissement ou l'abstention sont prévus par cet article, et peut en outre ordonner le paiement d'un dédommagement à la ou les personnes dont la mobilité a été abusivement limitée.

En résumé, voilà les recommandations réalistes et responsables que nous ferions au sujet de cette loi. Je demanderais maintenant à M. Beachell de résumer, point par point, les autres éléments de notre mémoire.

M. Laurie Beachell (coordonnateur national, Coalition des organisations provinciales des handicapés): Ce mémoire vous présente un aperçu de l'historique des efforts déployés en faveur de l'égalité d'accès aux services pour les personnes handicapées. Ces efforts remontent au début des années 70, à la formation du mouvement en faveur des personnes handicapées et à la prise de certaines des premières décisions.

Citons la décision prise en 1979 par la CCT au sujet de l'affaire Clariss Kelly, dans laquelle Via Rail avait refusé de transporter une personne handicapée parce que la

[Texte]

upheld the four basic principles of self-determination—individuals could determine for themselves whether they were self-reliant; one person, one fare—we do not charge for the attendant; equality of access; and the dignity of risk. The waiver forms were done away with.

Again, we had a variety of other regulations. Ruth Adelia in 1985-86 was refused transport by Air Canada because they felt she was not self-reliant. Ruth Adelia is a woman who works for a national voluntary organization and travels frequently. I am sure you may have heard of the case. I believe one of your committee members is her MP.

As well, we have had a variety of hearings, everything from the Equality of Rights panel to the Obstacles committee, all of which talked about need for regulation to ensure equality of access for disabled persons, including the *Equality for All* report.

We are also talking frequently with other organizations. It is not only disabled persons who are concerned about deregulation. There are other sectors of society with concerns in this area.

We have a few milestones. We have recommendations for standards. We have a couple of demonstration projects such as the Roadcruiser, the accessible bus system in Newfoundland presently operating under federal jurisdiction. It is the only system in Canada providing some access for disabled Canadians. There is no other inter-city bus transportation mode available for disabled Canadians presently.

We have a national policy first developed in 1973 and reiterated several times by previous Ministers. It was re-endorsed by the Hon. Don Mazankowski when he became Minister of Transport in 1984.

• 1450

Basically that will take you through the brief. Appended to the brief you have the national transportation policy of disabled persons, and appended to it you will find the document "What it is Like to be a Disabled Traveller", with some individual stories. Names have been changed, but I assure you these are stories of our members who have experienced these situations personally.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Beachell and Mr. Simpson. We will go to questions. I see Mr. Angus and Mr. Taylor.

From the Chair I would like to reiterate what was said when we travelled on *Freedom to Move*. It is definitely not the intention of Bill C-18 to discriminate against disabled people. I can assure you, being a non-partisan chairman, that I will do everything I can, including talking to the Minister, to make sure that Bill C-18 will be

[Traduction]

société avait décidé qu'elle n'était pas autonome. La CCT a maintenu les quatre principes fondamentaux de l'autodétermination—c'est aux individus qu'il appartient de décider s'ils sont autonomes; c'est le même tarif pour tous—nous ne faisons pas payer l'accompagnateur; l'égalité d'accès; et la dignité du risque. Les formulaires de renonciation ont été supprimés.

Nous avons également eu divers autres règlements. En 1985-1986, Air Canada a refusé de transporter Ruth Adelia parce que la société estimait qu'elle n'était pas autonome. Or, Ruth Adelia est une femme qui travaille pour une organisation nationale de bénévoles et qui voyage fréquemment. Je suis certain que vous avez entendu parler de cette affaire. Je crois qu'un des membres de votre Comité est son député.

Nous avons également eu toutes sortes d'audiences, depuis celles du groupe sur l'égalité des droits jusqu'au comité sur *Obstacles*, qui ont tous parlé de la nécessité d'un règlement garantissant l'égalité d'accès aux personnes handicapées, sans oublier le rapport intitulé: *Égalité pour tous*.

Nous avons aussi de fréquents contacts avec d'autres organisations. Il n'y a pas que les personnes handicapées que la déréglementation préoccupe. D'autres secteurs de la société s'en inquiètent également.

Nous avons franchi quelques étapes importantes. Nous avons maintenant des recommandations en faveur de normes. Nous avons deux ou trois projets pilotes, tels que celui du Roadcruiser (Accès au bus), l'autocar accessible qui fonctionne actuellement à Terre-Neuve sous responsabilité fédérale. C'est le seul système au Canada qui offre un accès aux Canadiens handicapés. Actuellement, c'est le seul service d'autocar interurbain qui puisse être utilisé par des Canadiens handicapés.

Nous avons une politique nationale qui a été élaborée en 1973 et réaffirmée à plusieurs reprises par les ministres précédents. L'honorable Don Mazankowski lui a à nouveau donné son aval lorsqu'il est devenu ministre des Transports en 1984.

C'est essentiellement ce que vous trouverez dans ce mémoire. En annexe, vous avez la politique nationale de transport des personnes handicapées, accompagnée du document *What it is Like to be a Disabled Traveller*, avec l'histoire de quelques cas individuels. Nous avons changé les noms, mais je puis vous assurer qu'il s'agit là de situations vécues par certains de nos membres.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Beachell et monsieur Simpson. Passons maintenant aux questions. Je vois que M. Angus et M. Taylor en ont à poser.

A titre de président, je tiens à répéter ce qui a été dit lors des audiences à propos de *Aller sans entraves*. Le projet de loi C-18 n'a absolument pas pour objet d'établir une discrimination à l'égard des handicapés. Je puis vous assurer, en tant que président politiquement neutre, que je ferai tout ce qui est en mon pouvoir, y compris parler au

[Text]

able to accommodate you people. The Chair respects the precise amendments you have suggested to the committee. I can assure you, even before the wrapup, that your considerations will be taken into very serious account.

Mr. Benjamin: We will see what amendments the Minister accepts.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I do not think there is any political issue here. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I appreciate you coming before us today.

There are a couple of areas I want to focus on. There is availability and then there is availability. An individual who is confined to a wheelchair who lives in Winnipeg has one level of availability in terms of air; somebody who lives in Thompson, Manitoba or Churchill or even smaller centres perhaps has no availability.

As we move into a further deregulation on the air side and we have the increase in the utilization of prop aircraft, smaller aircraft, commuter aircraft instead of jets, will we see very real barriers placed back in the road of an individual who lives in a community like that, who lives in a chair and would like to be independent but instead of being forklifted to the door, will find themselves being taken out of their chair and personally carried up and into a seat?

Mr. Simpson: In the last presentation I remember making that very point, that we were just beginning to make a breakthrough in the smaller airports and settings in our northern and rural areas and the need for continual movement in setting the standards for the type of aircraft that can be designed. Quite frankly, the engineers have certain conditions when they are designing aircraft or even modifying them and it is an ongoing scientific improvement of the capacity of the aircraft, with the door designed in a size to get in. Even on smaller aircraft it can be done.

If deregulation will allow any kind of aircraft to be used without those kind of standards, it will be a real setback. We do not think we are going to stop progress in terms of some smaller aircraft but a smaller aircraft with new technology can also be accessible and useable. The push of this bill must be to that direction as well as to airports and cheaper kinds of ramp lifts rather than forklifts, etc.

[Translation]

ministre, pour assurer que le projet de loi C-18 tienne compte de vos besoins. Le président de ce Comité respecte les modifications précises que vous avez proposées. Je puis vous assurer, avant même que nous concluions cette audience, que nous tiendrons le plus grand compte de vos observations.

M. Benjamin: Nous verrons quelles sont les modifications que le ministre acceptera.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit de politique, ici. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, soyez les bienvenus. Je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui.

J'aimerais mettre l'accent sur un ou deux points. Il y a disponibilité et disponibilité. Une personne qui est confinée dans un fauteuil roulant et qui vit à Winnipeg dispose d'un certain niveau de service sur le plan des transports aériens; quelqu'un qui vit à Thompson, au Manitoba, ou à Churchill, ou dans des localités encore plus petites, ne dispose peut-être de rien du tout.

Au fur et à mesure que nous progresserons sur la voie de la déréglementation aérienne et de l'augmentation de l'utilisation d'avions à hélices, de petits appareils, d'aéronefs de navette au lieu d'avions à réaction, verrons-nous de nouveau des obstacles très réels placés devant une personne qui vit dans une collectivité de ce genre, qui est condamnée au fauteuil roulant et qui aimerait être indépendante, mais qui, au lieu d'être soulevée jusqu'à la porte de l'avion par un monte-charge, se voit transporter à bras d'hommes jusqu'à son siège?

M. Simpson: Au cours de la dernière déposition, je me souviens d'avoir fait la même remarque et d'avoir dit que nous commençons tout juste à faire une percée en ce qui concerne les petits aéroports et localités du Nord et des zones rurales et que les déplacements continuels de la population exigeaient que de nouvelles normes soient établies pour les types d'aéronefs qui pouvaient être conçus. En toute franchise, les ingénieurs sont soumis à certaines contraintes lorsqu'ils conçoivent des aéronefs, ou même lorsqu'ils les modifient; il s'agit en fait d'améliorations techniques continues portant sur la capacité des appareils, sur la conception de portes suffisamment grandes pour que les handicapés puissent les emprunter. C'est quelque chose qui est réalisable, même sur les petits avions.

Si la déréglementation permet d'exploiter n'importe quel type d'aéronef sans ce genre de normes, nous aurons en fait reculé, au lieu d'avancer. Nous ne pensons pas que nous allons empêcher une plus large utilisation de petits aéronefs, mais la technologie nouvelle dont ils bénéficient ne les empêchent pas pour cela d'être accessibles et utilisables. C'est donc dans ce sens que doit aller ce projet de loi, ainsi que dans celui de l'utilisation de systèmes de levage à rampe moins coûteux plutôt que de chariots élévateurs, etc.

[Texte]

I think the answer is that we are not going to ever hope to see jets in every small airport in Canada, but we are going to see improved types of vehicles whether it be buses. . .

Laurie mentioned the Greyhound earlier and the intercity transportation resistance we are getting. In fact last summer at Expo we had the major vehicle that we demonstrated here in the city and other cities that showed how accessibility can be achieved. That direction and push has to be in these regulations.

Mr. Angus: But there is a time lag, though, in terms of new equipment particularly when, as we have heard the experience in the United States, a lot of very old equipment is being put back into use as new companies spring up. I am not saying that is necessarily going to happen here but—

Mr. Benjamin: It will.

Mr. Angus: My colleague says it will and he is more knowledgeable than I am in transportation. But as a result of Bill C-18, which is basically confirming deregulation, we in fact have restricted the mobility of our northern residents. We have taken jet service which is accessible, relatively speaking, and have had it replaced by commuter aircraft.

• 1455

Mr. Beachell: There are concerns with DASH-7s and DASH-8s as far as how easily they are going to be able to be adapted. . . [Technical Difficulty—Editor]. . . even on major routes. The smaller the craft, the more difficulty we are going to have with persons who are using electric chairs and a variety of different apparatus.

We hope for regulatory reform that will ensure all carriers meet these concerns. As Allan mentioned, we already have the technology for buses, but where is it being implemented? It is being implemented only in Newfoundland at this point. The technology exists. We do not have intercity bus transportation, basically because of the resistance of the carriers to move in this area.

• 1500

Mr. Simpson: I would like to add a point. We are asking whether the regulations should only be allowed to be deregulated to the point where those essential needs of disabled persons in Churchill. . . we have members in The Pas, for example, who have an H of a time to get down here for meetings—or for us to go there—without a long, eight- or nine-hour trip on a shaky bus that does not serve their bathroom needs or other things. Nor can they get on some of the smaller aircraft.

There is no reason why we should allow total deregulation that does not have some minimum standards.

[Traduction]

Il ne faut pas espérer voir des avions à réaction dans tous les petits aéroports du Canada, mais nous verrons apparaître des véhicules améliorés de divers types, qu'il s'agisse d'autobus. . .

Laurie a parlé tout à l'heure de l'autocar Greyhound et de la résistance à laquelle nous nous heurtons en ce qui concerne les transports interurbains. En fait, l'été dernier, à l'Expo, nous avons utilisé le véhicule dont nous avons démontré le fonctionnement dans cette ville même et dans d'autres et qui a servi à montrer qu'il était possible de régler les problèmes d'accessibilité.

M. Angus: Mais les délais sont cependant toujours très longs avant la mise en service de matériel nouveau, en particulier lorsque, comme nous l'a appris l'expérience des États-Unis, l'apparition de nouvelles compagnies de transport s'accompagne de la remise en service de matériel vétuste. Je ne prétends pas que ce sera nécessairement le cas ici, mais. . .

M. Benjamin: Ce sera la même chose.

M. Angus: C'est ce que dit mon collègue, et il est plus compétent que moi en matière de transport. A cause du projet de loi C-18, qui confirme essentiellement le principe de la déréglementation, nous avons en fait réduit la mobilité des habitants du Nord du Canada. Nous avons remplacé les services d'avions à réaction qui sont relativement accessibles par des appareils de navette.

M. Beachell: On s'inquiète beaucoup des difficultés techniques que pose l'adaptation des DASH-7 et DASH-8. . . [Difficulté technique—Éditeur]. . . même sur les grandes lignes. Plus l'appareil est petit, plus les personnes qui utilisent des fauteuils roulants électriques et divers autres appareils auront de la difficulté à les utiliser.

Nous espérons une réforme des règlements qui garantira que tous les transporteurs seront tenus de répondre à ces préoccupations. Comme l'a dit Allan, nous avons déjà la technologie appropriée pour les autocars, mais sera-t-elle vraiment appliquée? Pour le moment, elle ne l'est qu'à Terre-Neuve. La technologie existe donc. Le fait que nous n'ayons pas de services d'autocars interurbains spécialement adaptés tient essentiellement à la résistance des transporteurs en ce domaine.

M. Simpson: J'aimerais ajouter une remarque. Nous nous demandons si la déréglementation ne devrait être autorisée que jusqu'au point où les besoins essentiels des personnes handicapées de Churchill. . . Nous avons des membres à The Pas, par exemple, qui ont un mal de chien à venir assister à nos réunions—c'est la même chose lorsque nous voulons aller chez eux—sans être obligés de faire huit ou neuf heures d'autocar dans un véhicule délabré non équipé de toilettes, entre autres choses. Il ne leur est pas non plus possible de monter à bord de certains petits avions.

Il n'y a aucune raison d'autoriser une déréglementation totale qui ne conserve pas des normes minimums. En

[Text]

In other words, we are trying to say that there can be forms of deregulation to ensure that the remaining regulations do stay in place for essential minimum requirements, such as to take a disabled person on a smaller aircraft. It can be done; and if you put those in the regulations, it can be enforced.

Mr. Angus: We call this re-regulation, actually.

On page 3 of your brief you make two amendments. On the one hand, you are asking for accessibility standards to be included in modal legislation, and then you are giving the national transportation agency the power to set and enforce standards. Is there a conflict between the two of them, or do you see one as basic, fundamental standards embodied in the act and regulations that can be done by the NTA to allow for some expansion without having to go back to legislation?

Mr. Beachell: We are looking at standards that are within the bill, and, yes, regulation can be set by the NTA and can be regulated and adjudicated by the NTA.

Even with what we had under the CTC and the regulatory powers that were there, it took from 1979, when Clariss Kelly first appealed, until 1983 before we had some of these decisions. It took Ruth Adelia. . . it has taken two years now basically. We have had a positive ruling on self-determination and air. We do not yet have a ruling from the CTC on one person, one fare. There is a committee recommendation, but the CTC has not yet ruled. This first went forward in 1983.

So even with regulation, we have had an uphill battle. We are saying that without regulation and without an agency with authority to enact regulations, to assess penalties and to determine that people were unduly restricted in their travel, we are going to be going back for many years.

Mr. Angus: One of the things that this legislation does is to move us away from—it in fact eliminates—internal cross-subsidization, primarily for geographical concerns in air. It suggests that if there is an imposed public duty, it should be paid for by the government and therefore the taxpayer.

In the context of the one-person, one-fare idea and in legitimate situations where an individual must be accompanied in order to travel from A to B, should it be the other users who in effect, through the company, absorb the cost? Or should it be considered, under the context of this bill, an imposed public duty, with the

[Translation]

d'autres termes, il peut y avoir des formes de déréglementation qui assurent le maintien de règlements concernant des exigences élémentaires, telles que celles de la possibilité de transport d'une personne handicapée à bord d'un petit aéronef. Cela peut se faire; et si vous prévoyez ces dispositions dans les règlements, il est possible de les faire appliquer.

M. Angus: En fait, nous appelons cela la reréglementation.

A la page 3 de votre mémoire, vous proposez deux changements. D'une part, vous demandez que des normes d'accessibilité soient incluses dans le texte de loi concernant les divers modes de transport, et de l'autre, vous donnez à l'Office national des transports les pouvoirs requis pour fixer des normes et les faire respecter. Y a-t-il contradiction entre les deux, ou concevez-vous les choses de la manière suivante: des normes fondamentales incorporées dans la loi et des règlements qui pourraient être établis par l'ONT afin de permettre une certaine flexibilité sans avoir à modifier la loi?

M. Beachell: Ce que nous considérons, ce sont les normes contenues dans le projet de loi, mais effectivement, l'ONT pourrait fixer des règlements, les appliquer et en décider.

En dépit des pouvoirs de réglementation dont jouissait la CCT, il a fallu attendre de 1979, année de l'appel interjeté par Clariss Kelly, à 1983, avant d'obtenir certaines de ces décisions. Cela a demandé au moins deux ans à Ruth Adelia. . . Nous avons obtenu une décision positive en ce qui concerne la liberté de décider d'emprunter des transports aériens, mais la CCT n'a pas encore pris de décision en ce qui concerne la question d'un seul tarif pour une seule personne. Il existe bien une recommandation d'un comité, mais la CCT n'a pas encore tranché. Cette question a été soulevée pour la première fois en 1983.

Même avec des règlements, elle est donc loin d'être gagnée. Nous estimons que sans règlement et sans organisme ayant les pouvoirs requis pour promulguer des règlements, pour imposer des amendes et pour décider si certaines personnes sont soumises à des restrictions abusives en matière de voyages, nous allons en fait subir un recul, et cela va durer des années.

M. Angus: Une des choses dont ce projet de loi nous éloigne, c'est l'interfinancement interne, en particulier sur le plan géographique, en ce qui concerne le transport aérien. En fait, le projet de loi l'élimine complètement. Il indique que si l'on impose un droit public, c'est au gouvernement, et donc aux contribuables, de le payer.

En ce qui concerne le principe d'un seul tarif par personne et des situations légitimes où une personne doit être accompagnée pour se rendre de A à B, est-il normal que ce soit les autres usagers qui, dans la pratique, par l'intermédiaire de la compagnie, en assument le coût? Ou devrait-on envisager, dans le cadre de ce projet de loi,

[Texte]

second seat being paid for by the taxpayer through the tax system?

Mr. Simpson: It is a very good question. I want to come back to it because it curls my hair at the back.

When I go to the airport, as I will be shortly, there will be a whole host of staff and other people in the back doing various jobs such as loading and unloading. I will need to have my chair taken apart. Some will be working very hard, and some will be smoking and having a good time. We are all paying for the staff, from the president right down to the people who clean the seats in the aircraft. They are all part of the support system.

If the airline cannot handle my needs and if I have to have a particular kind of door or chair or an assistant, it is part of the whole network of transportation. The person is not my private valet for a luxury trip. The person is needed because the airline system, technically, has not made it possible for me to do what I am doing freely right now without an attendant.

• 1505

The system of attendants is not a cost that should be singled out. To say other passengers are paying for my private valet. . . It is part of the same system. Every passenger pays for all the airline support systems. It must be looked at as part of the network of systems. It is unfair to the disabled passenger or the obese person, who happens to be born that way, who requires a seat larger than those aircraft offer, to give the impression to the community that they are having an extra privilege. It is not that they wish to take up the room of two seats—there are very few people who exist that way. It is part of the whole airline system—the seats were not built properly.

Whatever comes out of these regulations and findings, I hope you do not single out an image that disabled people are getting a special privilege, that the passengers are paying for their extra valet service. It creates a negative image in our whole community. I want it buried as part of the support system of the whole airline system, just the way the secretary to the president of the airline comes along and we all pay for it.

Mr. Angus: Thank you. It is an excellent response and one we believe is applicable to the regions of this country in terms of cross-subsidization as well.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to pursue the matter of the regulations. It seems to me we have to make sure we have

[Traduction]

l'imposition d'un droit public qui ferait que le deuxième siège serait payé par le contribuable par le jeu du système fiscal?

M. Simpson: Excellente question. Je tiens à m'y arrêter, car cela me prend à rebrousse-poil.

Quand j'irai à l'aéroport, ce que je vais faire tout à l'heure, il y aura tout un tas d'employés s'affairant à des tâches diverses, telles que le chargement et le déchargement. Il faudra démonter mon fauteuil. Certains de ces employés seront en train de travailler très dur, pendant que d'autres se tourneront les pouces ou fumeront une cigarette. Nous payons tous ce personnel, depuis le président de la compagnie jusqu'aux gens qui nettoient les sièges de l'avion. Ils font tous partie du système de soutien.

Si la compagnie aérienne n'est pas capable de répondre à mes besoins et s'il me faut une porte ou un siège d'un type particulier, ou encore un accompagnateur, cela devrait faire partie de ce que j'appellerais le réseau de transport. Cette personne n'est pas un valet qui m'accompagne dans un voyage de luxe. J'en ai besoin parce que, techniquement, la compagnie aérienne ne me permet pas de faire ce que je fais librement en ce moment sans que quelqu'un m'accompagne.

Le personnel de bord ne constitue pas un prix qui devrait être isolé du reste. Dire que ce sont les autres passagers qui paient le billet de mon valet personnel. . . Cela fait partie du même système. Chaque passager contribue au coût de tous les systèmes de soutien des compagnies aériennes. Il faut donc considérer cela comme un élément du réseau. C'est se montrer injuste à l'égard du voyageur handicapé ou de l'obèse, qui est né comme ça et qui a besoin d'un siège surdimensionné, de donner l'impression à la collectivité qu'ils jouissent d'un privilège spécial. Ce n'est pas qu'ils veulent occuper deux sièges—il y a très peu de gens qui sont comme ça. Cela fait partie de tout le système de transport aérien—les sièges ne sont pas conçus comme il le faut.

Quel que soit le résultat de ces règlements et de ces constatations, j'espère que vous n'allez pas vous imaginer les handicapés comme des gens qui bénéficient de privilèges spéciaux et qui se font assister aux frais des autres passagers. Cela crée une image négative de l'ensemble du groupe que nous représentons. Je voudrais que cela fasse partie intégrante du système de soutien des transports aériens, au même titre que lorsque la secrétaire du président de la compagnie aérienne l'accompagne, c'est nous tous qui payons son billet.

M. Angus: Merci. C'est une excellente réponse, qui nous paraît applicable à toutes les régions de ce pays, notamment en ce qui concerne l'interfinancement.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais poursuivre la question des règlements. Il me semble que nous devons nous assurer

[Text]

enabling legislation in the legislation and then do the rest by regulation. If you put it all in the bill, the bill may not be opened for another five or ten years. There is always the argument that the legislation is not before the House. If you have the enabling legislation in the bill, the regulation can be written in very short order. I like the idea of making sure we have sufficient enabling legislation in Bill C-18, then we can do work on the regulations.

In general, I believe Canadians want to make sure those who have a handicap are treated as Canadians. That is all. As I think Mr. Simpson mentioned, you are not asking for special privilege. You want to be treated as Canadians. We all have to be treated according to our condition. I like your idea of putting it into regulations. I think it is the logical way to do it, but we should make sure we have enabling legislation in our bill. We will have to look at that very carefully. Do you have any comment on that?

Mr. Simpson: I know it is easy to say equal Canadians, but in reality it is more than that. It is producing Canadians; it is involving Canadians. It is many others I meet in airports every time I travel, which is too often. It is astounding.

The roles in planning, in research, in employment, in representation, in recreation and travel and family life are all part of our whole social fibre. It is not something that is a special privilege for disabled persons, to give them a little equal opportunity so they may have the joy of air flight. It is more a contribution to our society. I have spent time in airports assisting some of the staff to deal with some senior citizens in chairs. They are not used to wheelchairs. It is a new experience for them. They are not able to articulate some of the ways of handling, folding and modifying a chair or lifting and transferring it. These are people who have made a contribution to our society over the years. Now, because of arthritis or other disabilities... They are still travelling, visiting and contributing in their own ways.

I think we must have enabling legislation, minimum standards, in the bill so there is not longer a fight between airlines and regional disparities. It has to be there as a basic floor level. From there, we can build the rest of the answers to technical problems and regulation interpretations.

Mr. Taylor: I agree. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan is next and then we will go to you, Mr. Benjamin.

[Translation]

que la loi contient des dispositions habilitantes et que tout le reste se fasse par règlement. Si vous mettez tout dans le projet de loi, il risque de ne pas y avoir de remaniement avant 5 ou 10 ans. On peut toujours faire valoir que la Chambre n'a pas été saisie des dispositions législatives. Si le projet de loi contient des dispositions habilitantes, il est possible de rédiger très rapidement des règlements. Je suis favorable à l'idée de nous assurer que le projet de loi C-18 contient suffisamment de dispositions habilitantes pour nous permettre de nous attaquer aux règlements.

D'une façon générale, je crois que les Canadiens veulent s'assurer que les personnes handicapées sont traitées en Canadiens. C'est tout. Comme l'a dit M. Simpson, je crois, vous ne demandez pas à jouir de privilèges particuliers, vous voulez être traités comme des Canadiens. Il faut que nous soyons tous traités en fonction de notre condition. L'idée de mettre tout cela dans des règlements me plaît. Je trouve que c'est une façon logique de procéder, mais il est absolument indispensable que notre projet de loi contienne des dispositions habilitantes. C'est quelque chose qu'il nous faudra étudier avec soin. Avez-vous des remarques à faire là-dessus?

M. Simpson: Je sais qu'il est facile de parler d'égalité entre Canadiens, mais dans la pratique, cela va plus loin. Il s'agit de faire des Canadiens, d'impliquer des Canadiens. C'est une question qui touche des tas d'autres gens que je rencontre dans les aéroports chaque fois que je voyage, ce qui m'arrive trop souvent. C'est ahurissant.

La planification, la recherche, l'emploi, la représentation, les loisirs, les voyages et la vie de famille sont autant d'éléments de notre structure sociale. Ce n'est point accorder un privilège spécial aux handicapés que de leur permettre, au même titre qu'aux autres, d'apprécier les charmes des voyages aériens. Il s'agit bien plutôt d'une contribution à notre société. Il m'est arrivé d'aider des employés d'aéroports à s'occuper de personnes âgées en fauteuil roulant. Ceux-ci n'ont pas l'habitude de les utiliser; l'expérience est nouvelle pour eux. Ils ne sont pas toujours capables de manipuler, de plier et de transformer un fauteuil, voire de le soulever et de le transférer. Ce sont pourtant là des personnes qui ont apporté quelque chose à notre société au cours des années. Aujourd'hui, à cause de l'arthrite ou d'autres maux... Cela ne les empêche pas de continuer à voyager, à faire des visites et à contribuer, à leur manière, à la vie de notre société.

Il nous faut donc des dispositions habilitantes, des normes minimums, dans le projet de loi, de manière à mettre un terme aux conflits entre les compagnies aériennes et les régions, à cause des disparités. Il faut que cela soit prévu au départ. À partir de là, nous pourrions trouver le reste des solutions aux problèmes techniques et à l'interprétation des règlements.

M. Taylor: Je suis d'accord. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: M. Nowlan est le suivant, après quoi ce sera votre tour, monsieur Benjamin.

[Texte]

[Traduction]

• 1510

Mr. Nowlan: Mr. Simpson, having seen you before and in the same type of forum, I certainly appreciate the thrust of your brief. Are you a part of or party to the Transportation of Disabled Persons Committee, chaired by Mr. Latham?

Mr. Simpson: No, that is a selected advisory committee, but we do have another past chair sitting on it, Ron Canary, who is from Sydney, Nova Scotia. I am not on that committee, but we have a link to it. It is an autonomous committee and we do not always get the same answers.

Mr. Nowlan: The reason I am asking is because we had a very good presentation from Mr. Latham, the chairman of the committee.

Mr. Simpson: I am aware of that.

Mr. Nowlan: I just wondered if the amendment you have here had been considered by that committee because I am certain that the members I have talked to on this side of the table and myself have a very positive response to the three points you make. I know that it is more than just a positive response; we are going to make sure we try to do something.

In terms of the transfer of powers of the old CTC into the new agency, although Mr. Latham pointed out that the wording should be spruced up, there is a transitional clause in the present bill which will in effect carry over. What you have won through hard work, perseverance and persistence should be preserved, and that is certainly the intent. I just wondered if the wording of this amendment in terms of the bill, let alone what may come in regulation, had been considered by that committee, or it is going to be considered by that committee?

Mr. Beachell: The specific rewording we are suggesting of clause 35 has not been considered by that committee, but I think you will find the first three recommendations very similar, if not identical, to those of that committee. The wording has been worked out in the last three to four days with a variety of consultation and legal counsel, as well as input from other people who have association with that committee. While the committee has not considered this wording specifically, it will be receiving it shortly.

Mr. Nowlan: Well, I would like to suggest that to help get input from all sides it should be thrown into that hopper and digested, because in terms of the purpose I do not see any problem. Looking at it from a parliamentary point of view, if you put it in as is, then it eliminates the present clause 35.

This morning we had witnesses who wanted to make sure there was a power there to have inquiries on safety and other matters. By accident, you serve and try to protect yourself, which is commendable, but it very well

M. Nowlan: Monsieur Simpson, vous ayant déjà rencontré dans le même genre de circonstances, je comprends fort bien l'orientation de votre mémoire. Faites-vous partie du Comité d'étude du transport des personnes handicapées, présidé par M. Latham?

M. Simpson: Non, il s'agit d'un comité consultatif spécialement choisi, mais un de nos anciens présidents y siège, Ron Canary, de Sydney, Nouvelle-Écosse. Je ne fais pas partie de ce comité, mais nous avons des contacts avec lui. C'est un comité autonome, et nous n'obtenons pas toujours les mêmes réponses.

M. Nowlan: La raison pour laquelle je vous demande ceci, c'est que M. Latham, président de ce comité, a fait une excellente déposition.

M. Simpson: Je le sais.

M. Nowlan: Je me demandais simplement si le changement que vous proposez avait été étudié par ce comité, car je suis certain que les membres auxquels j'ai parlé de ce côté-ci de la table et moi-même sommes très favorables aux arguments que vous présentez. Je sais qu'il ne s'agit pas simplement d'une réaction positive; et je vous assure que nous allons essayer de faire quelque chose.

En ce qui concerne le transfert des pouvoirs de l'ancienne société au nouvel office, bien que M. Latham ait fait remarquer que son libellé avait besoin d'être remanié, le projet de loi actuel contient une clause de transition qui sera en fait conservée. Ce que vous avez obtenu grâce à vos efforts, à votre persévérance et à votre persistance mérite d'être préservé, et c'est indiscutablement là le but poursuivi. Je me demandais simplement si ce comité avait examiné le libellé de ce changement dans le contexte du projet de loi, sans même parler de ce que l'on trouvera peut-être dans des règlements, ou s'il allait le faire.

M. Beachell: Les changements précis que nous proposons à l'article 35 n'ont pas été étudiés par ce comité, mais je crois que les trois premières recommandations vous paraîtront très semblables, sinon identiques, à celles du comité. Elles ont été rédigées au cours des trois ou quatre derniers jours, après que nous eûmes procédé à des consultations, demandé des avis juridiques et obtenu les commentaires d'autres personnes qui ont des liens avec le comité. Celui-ci n'a donc pas encore étudié le texte de ces modifications, mais les recevra très bientôt.

M. Nowlan: À mon avis, pour pouvoir obtenir les réactions de toutes les parties intéressées, il serait bon de bien digérer ce texte, car son objet ne me paraît pas poser de problème. Sous l'angle parlementaire, je dirais que si vous l'adoptez tel quel, cela élimine l'article 35 actuel.

Ce matin, des témoins ont déclaré qu'ils voulaient être certains que le pouvoir d'enquêter sur des questions de sécurité sera prévu. Il se fait que vous essayez d'assurer votre propre protection, ce qui est louable, et qui pourrait

[Text]

might have a negative effect for other facets of the transportation industry.

Mr. Beachell: Basically, we are saying that to reiterate the policy which is in clause 3, we not place undue obstacles to the mobility of disabled persons. By rewording clause 35, the inquiry and complaint clause, we are allowing the agency to adjudicate on those issues to determine what undue obstacle is, and to set compensation which we believe has a little more teeth than just the carry over of CTC decisions.

Mr. Nowlan: I agree with you, but get that thing tossed into the other committee and we will work on it from all angles to try to achieve the result that we all want around this table.

Mr. Simpson: Did you say that another presentation had a different perspective this morning?

Mr. Nowlan: No, there was a problem and a proper question raised about whether the new agency was going to be able to investigate safety matters. Subclause 35(3) says the agency can look into many matters on its own or upon complaint, and that is the clause you want reworded to incorporate your thrust.

Mr. Simpson: However, we would like to look at anybody's suggestion that we are eroding in terms of safety. Could you pass them on to us, in case I misunderstood something there?

Mr. Benjamin: Gentlemen, do you have a position or policy concerning the temporarily disabled? Have you had discussions with them? I am not talking here about emergencies where you have to have an air ambulance or a doctor or a nurse in attendance; I am talking about those who are temporarily disabled and who have to move. The only way they can be moved is on a stretcher. VIA Rail has in recent years finally started... When they refurbished their equipment, they made provisions for bathrooms, etc. The bus companies have not yet.

• 1515

Also, in the case again of non-jet aircraft, there is not a door that will handle a stretcher. This is where I am talking about the temporarily disabled. They may be temporary in terms of a few months or a few years, with a back fusion or whatever. Would you feel that we should require in the construction of new aircraft, buses, railway cars that this facility is built into the equipment? But also on the old equipment, as VIA Rail has had to do over a period of time... It is remodelled and reconstructed, whether it means taking an aircraft back to the factory and putting a door in it, whereby you can get a stretcher in. Have you looked at that at all?

[Translation]

fort bien porter préjudice à d'autres aspects de l'industrie du transport.

Mr. Beachell: Essentiellement, nous répétons la politique énoncée à l'article 3, selon laquelle il faut éviter de placer des obstacles abusifs à la circulation des personnes handicapées. En modifiant le libellé de l'article 35 concernant les enquêtes et les plaintes, nous permettons à l'office de décider de ce que constitue un obstacle abusif, et de fixer des dédommagements qui, à notre avis, marquent un peu plus que le simple report des décisions de la société.

M. Nowlan: Je suis d'accord avec vous, mais arrangez-vous pour que cela soit soumis à l'autre comité, pour que nous l'attaquions sous tous les angles et que nous essayions d'obtenir les résultats désirés par toutes les personnes assises à cette table.

M. Simpson: Avez-vous dit que notre déposition présentait un point de vue différent, ce matin?

M. Nowlan: Non, quelqu'un a justement soulevé la question de savoir si le nouvel office serait capable d'enquêter sur des questions de sécurité. Le paragraphe 35(3) dispose que l'office peut, sur plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur de nombreuses questions, et il s'agit précisément de l'article que vous voulez modifier en fonction de vos objectifs.

M. Simpson: Nous aimerions cependant examiner les arguments de ceux qui pensent que la sécurité se détériore. Pourriez-vous nous les communiquer, au cas où quelque chose m'aurait échappé?

M. Benjamin: Messieurs, avez-vous adopté une position ou une politique au sujet des handicapés provisoires? Avez-vous eu des entretiens avec eux? Je ne parle pas d'urgences du genre de celles où il vous faut une ambulance aérienne, un médecin ou une infirmière; je parle des personnes qui sont provisoirement handicapées et qui sont obligées de se déplacer. Le seul moyen pour cela, c'est d'utiliser une civière. Ces dernières années, VIA Rail a fini par... Lorsque la société a modernisé son matériel, elle a prévu des toilettes, etc. Les compagnies d'autocar ne l'ont pas encore fait.

D'autre part, en dehors des avions à réaction, il n'y en a pas un seul dont la porte permette de laisser passer une civière. C'est dans ce contexte que je parle d'handicapés temporaires. Il peut s'agir d'une question de quelques mois ou de quelques années, de quelqu'un qui a subi une fusion de vertèbres, ou autre chose. Pensez-vous que nous devrions exiger que cela soit prévu dans la construction des nouveaux aéronefs, autocars, et wagons de chemin de fer? Et d'ailleurs, que le matériel ancien soit, lui aussi, transformé, comme VIA Rail a été obligé de le faire au cours d'un certain laps de temps? Il s'agirait donc de modifier et de reconstruire, même si cela signifie qu'il faudrait ramener un avion à l'usine pour y aménager une porte permettant le passage d'une civière. Avez-vous songé à cela?

[Texte]

Mr. Simpson: I think we have gone through a number of situations where there are stretcher situations, emergencies which require surgery and have to be flown to a different place for an operation, and also with breathing apparatus that may not be a horizontal stretcher kind of operation. There usually is not just one situation in which any one standard will serve all the needs. I think all of us are realistic enough to know that if something is going to happen—

Mr. Benjamin: I mean not only a stretcher, but also a wheelchair. There are some of these small aircraft—

Mr. Simpson: Oh, I know. Small aircraft are the worst. They cannot handle. . . It is not only the chair; it is any chair, even an airport chair, which is a very small, modified thing to get loaded in. . . and then a chair like I have, being folded up to go in the belly. Often they will not even go through the doors in these small aircraft to take along with me. So it is no good going to Churchill with no chair at the other end to meet me with.

You were getting at stretchers and some very difficult and sensitive situations that require horizontal lifting and locating and securing. I think we are all realistic enough to know that these are rare enough. There need to be various aircraft available. People we have seen injured in avalanches, in earthquakes, have been flown home from south of the border, and they have had to have special aircraft. If they are rare enough, Canadians will rise to the occasion and make military or other aircraft available for those needs.

I believe that yes, there is no point in making every aircraft serve every purpose. It is not realistic. But there needs to be some planning in place which has for major parts of the country sufficient back-up aircraft and systems to solve those needs, so they can be called upon and rerouted from other routes. Then finance the problem in relationship to the frequency with which they happen; this would be my approach.

Let me put it this way: there is some new technology which can change aircraft design. It is done through IATA, the international transportation advisory committee based in Paris, the last I heard of it, which has developed scales and models for new aircraft that various industrial airline companies are producing.

They should be encouraged and pushed by this kind of regulated power and this government to keep that research going to improve those airlines. We are only going to save ourselves; all of us are going to need these things in the next number of years, so we are only harming ourselves. You mentioned temporarily disabled.

[Traduction]

M. Simpson: Nous avons examiné un certain nombre de situations dans lesquelles il fallait utiliser une civière, d'urgences qui exigent que quelqu'un soit transporté par avion à un autre endroit pour y subir une intervention chirurgicale, et également de cas où l'appareil respiratoire ne peut pas être utilisé avec une civière portée à l'horizontale. Habituellement, il n'existe pas de situation pour laquelle une seule norme permet de répondre à tous les besoins. Je crois que nous sommes tous suffisamment réalistes pour savoir que si l'on veut que quelque chose se produise. . .

M. Benjamin: Je ne parle pas simplement de civières, mais également de fauteuils roulants. Certains de ces petits avions. . .

M. Simpson: Oh, je sais. Les petits appareils sont les pires. Il est impossible d'y installer. . . Non seulement un fauteuil roulant, mais n'importe quel fauteuil, même ceux que l'on utilise dans les aéroports, qui ont un siège modifié, très petit, utilisés pour l'embarquement. . . Sans parler d'un fauteuil comme le mien, qu'il faut plier et mettre en soute. Il arrive souvent que je ne puisse même pas amener le mien, car il ne passe pas la porte de ces petits avions. Vous voyez ce que cela donnerait d'aller à Churchill et de ne pas trouver de fauteuils roulants à mon arrivée.

Vous parlez de civières et de situations très difficiles et délicates qui exigent que la civière soit portée à l'horizontale, puis placée et arimée dans cette position. Je crois que nous avons suffisamment de bon sens pour savoir que ces cas sont fort rares. Il faudrait pouvoir disposer de divers types d'avions. Des blessés dans des avalanches, des tremblements de terre, ont été ramenés au Canada à bord d'avions spéciaux. Si ces cas sont assez rares, les Canadiens feront le nécessaire pour que des appareils militaires ou autre puissent être utilisés à ces occasions.

J'estime en effet qu'il est inutile d'adapter tous les aéronefs de manière à ce qu'ils soient polyvalents. Ce n'est pas réaliste. Il n'en demeure pas moins qu'il faut planifier de manière à ce que la plus grande partie de notre pays puisse disposer de suffisamment d'aéronefs et de systèmes de soutien pour répondre à ces besoins, de manière à ce que l'on puisse faire appel à eux et, éventuellement, les dérouter. Il faudrait ensuite trouver des fonds dont l'importance serait fonction de la fréquence de ces situations; c'est ainsi que je procéderaais.

Il existe des technologies nouvelles qui permettent de modifier la conception des aéronefs. Pour cela, on peut faire appel à l'IATA, au comité consultatif du transport international, sis à Paris, qui, aux dernières nouvelles, avait élaboré des dessins à l'échelle et des modèles d'appareils nouveaux produits par divers constructeurs.

Il faudrait que la réglementation et que notre gouvernement les encouragent à poursuivre les recherches pour améliorer les flottes de ces compagnies aériennes. C'est pour notre bien que nous devrions faire cela; un jour viendra où tous, tant que nous sommes, nous aurons besoin de tout cela; ne rien faire ne sert qu'à nous faire du

[Text]

All of us in this room, everyone on this task force, are what we call TABs, temporarily able-bodied. So I would think it is in all of our best interests to prepare ourselves for these needs.

Mr. Benjamin: Hear, hear. Right on. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Robichaud.

• 1520

Mr. Robichaud: *Merci, monsieur le président.* I just want to assure the witnesses that I feel this legislation should contain provisions to make different modes of transportation accessible to the disabled. We will look at the amendments you have proposed very, very seriously and any other suggestions you might have. You can count on our support and I suppose the support of all the other members, if I may be so bold. I thank you for coming.

The Vice-Chairman: Mr. Simpson and Mr. Beachell, on behalf of the committee we thank you for appearing before us. You can be sure that the recommendations you have made as regards Bill C-18 will be taken very seriously, and we hope to your satisfaction and to the satisfaction of the other people. We thank you and wish you a good flight, if I may say that on behalf of the committee.

An hon. member: We will be seeing you if you do not.

The Chairman: The next witness appearing before the committee is Mr. John Crichton, on behalf of the Northern Air Transport Association. Sir, we have your brief before us. I see several pages, so perhaps you could give the committee an overview and once again we will go back to questioning. On behalf of the committee, I must say that we travelled First Air last year and it was very enjoyable.

Mr. John W. Crichton (Executive Vice-President, First Air; Representative, Northern Air Transport Association): Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the Northern Air Transport Association, I would like to say that we certainly appreciate the opportunity to appear before you once again.

I will simply and very briefly highlight the main points of our brief. As we state in the introduction, NATA supports the overall thrust and the concept of Bill C-18. What we are here today to do is what we would characterize as fine-tuning-type recommendations. Although they are fine-tuning, I would emphasize that they are extremely important if the spirit and the intent of this bill is to be actually realized once it is passed.

I will just highlight our main recommendations. The first one has to do with the onus provision in the bill, clause 72. This is the reverse onus. We feel it needs a

[Translation]

tort. Vous avez parlé d'handicapés temporaires. Nous tous dans cette salle, tous les membres de ce groupe de travail, sommes ce que nous appelons des PTV, des personnes temporairement valides. Il me semble donc qu'il est dans notre intérêt de nous préparer à répondre à ces besoins.

M. Benjamin: Bravo! Très juste. Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: *Thank you, Mr. Chairman.* Je tiens à assurer aux témoins qu'à mon avis, cette loi devrait contenir des dispositions rendant les divers modes de transport accessibles aux handicapés. Nous allons étudier de très près les changements que vous avez proposés et toutes les autres suggestions que vous pourriez faire. Vous pouvez compter sur notre appui et, je le suppose, sur celui de tous les autres membres, si je puis me permettre de parler pour eux. Je vous remercie d'être venus.

Le vice-président: Monsieur Simpson et monsieur Beachell, au nom de ce Comité, nous vous remercions d'avoir bien voulu comparaître devant nous. Soyez certains que les recommandations que vous avez faites au sujet du projet de loi C-18 seront prises très au sérieux, et, nous l'espérons, de manière à vous donner satisfaction, à vous et à tous les autres. Merci encore et bon voyage; mes vœux et ceux du Comité vous accompagnent.

Une voix: Nous vous reverrons si le voyage n'est pas bon.

Le président: Notre prochain témoin est M. John Crichton, qui représente la *Northern Air Transport Association*. Monsieur, nous avons votre mémoire devant nous. Comme il est assez épais, vous pourriez peut-être nous en donner un aperçu, après quoi nous vous poserons des questions. Je dois dire, au nom du Comité, que nous avons emprunté *First Air* l'an dernier et que le voyage a été très agréable.

M. John W. Crichton (vice-président exécutif, First Air; représentant de la Northern Air Transport Association): Merci, monsieur le président. Au nom de la *Northern Air Transport Association*, je tiens à vous dire que nous sommes très heureux de comparaître devant vous une fois de plus.

Je me contenterai d'esquisser les grandes lignes de notre mémoire. Comme nous le déclarons dans l'introduction, la NATA est favorable à l'orientation générale et au principe qui inspirent le projet de loi C-18. Ce que nous voulons faire aujourd'hui, c'est vous présenter des recommandations qui apportent, en quelque sorte, la dernière touche à nos propositions. Bien qu'il s'agisse d'une dernière touche, je tiens à souligner le fait que ces recommandations sont extrêmement importantes si l'on veut que l'esprit et l'intention de ce projet de loi se concrétisent dans les faits une fois qu'il aura été adopté.

Voici donc les grandes lignes de nos principales recommandations. La première a trait à la disposition concernant le fardeau de la preuve, à l'article 72. Il s'agit

[Texte]

clearer definition of the matters that the new agency should consider in deciding licence applications. We have made specific suggestions to you as to how this clause of the bill should be amended. Primarily, we have added five things: (1) the agency should accept interventions in support of new services, not just in opposition; (2) when considering a licence for a new service, the agency should have due regard for the size of the market involved; (3) the agency should consider the manner in which any objecting incumbent carrier has discharged its service responsibilities; (4) the agency should consider whether or not the licensing of the service in question is going to have an overall constructive as opposed to destructive effect on air service to the public; (5) the agency should consider whether or not year-round regular air services in these remote areas would continue to be provided.

We have also highlighted the importance of classifying again in the northern-regulated area of the country that the bill contemplates classifying commercial air services where there are two basic distinctions of schedule and charter. This basic distinction is absolutely necessary to any kind of a fundamental structure of a regulatory regime. Without it there is absolutely no way of assessing the impact of new services. In other words, someone could apply for a charter licence, be granted it, and then begin a scheduled service.

In a similar fashion, we are strongly recommending to you that the aircraft weight grouping regulations be retained, albeit in a modified form. I would stress to the committee that this is absolutely critical. Without these aircraft weight groupings—and the bill does not contemplate them now—there would be no regulation of any kind in the north; in fact, it would be totally deregulated.

• 1525

Again, we have made specific recommendations to the committee with regard to aircraft-weight restrictions. These recommendations consist of four groupings, which is half of the existing groupings; they have been cut in half. It has eliminated any of the restrictions as to aircraft types that are currently found in the regulations and it gives total downward mobility once a person is licensed in any particular weight group.

We have also suggested to you very strongly with respect to the issue of route and base protection in northern Canada that in order to have any meaningful form of regulation in this area both of these features should be retained and be enacted in the regulations that will flow from the passage of Bill C-18. These are essential to the maintenance of essential services in northern Canada. Without them the licensed essential services would be totally vulnerable to seasonal cream-skimming and a very

[Traduction]

de l'inversion de ce fardeau. À notre avis, il conviendrait de définir plus clairement les questions que le nouvel office devrait prendre en considération lors de l'examen des demandes de licence. Nous vous avons fait des propositions précises sur la manière de modifier cet article. Nous avons essentiellement ajouté cinq choses: (1) l'office devrait accepter les interventions en faveur de nouveaux services, et pas simplement des oppositions; (2) lorsqu'il examine une demande de licence pour un nouveau service, l'office devrait tenir compte de l'importance du marché en cause; (3) l'agence devrait tenir compte de la manière dont le transporteur titulaire qui fait opposition s'est acquitté de ses responsabilités en matière de services; (4) l'office devrait voir si la délivrance de la licence en question aura, dans l'ensemble, un effet salutaire plutôt que nuisible sur le service aérien au public; (5) l'office devrait voir si des services aériens réguliers à ces régions éloignées continueraient à être assurés pendant toute l'année.

Nous avons également souligné l'importance d'une reclassification, dans la région réglementée du Nord que le projet de loi envisage de classer, des services aériens commerciaux lorsqu'on fait une distinction de base entre les services réguliers et les services nolisés. Cette distinction de base est un élément absolument indispensable de la structure d'un régime de réglementation. Sans elle, il est absolument impossible de déterminer l'incidence de nouveaux services. En effet, quelqu'un pourrait demander une licence pour assurer un service nolié, l'obtenir, puis commencer un service régulier.

De la même manière, nous vous recommandons fortement de conserver les règlements concernant le groupement des aéronefs en fonction du poids, bien que sous une forme modifiée. Je souligne que c'est quelque chose d'absolument critique. Sans ces catégories—dont le projet de loi ne tient actuellement pas compte—toute réglementation serait impossible dans le Nord; en fait, celui-ci serait totalement déréglementé.

Nous avons également présenté des recommandations précises au Comité en ce qui concerne les restrictions de poids pour les aéronefs. Ces recommandations portent sur quatre groupements, soit la moitié des groupements existants. Elles permettent d'éliminer les restrictions imposées aux types d'aéronefs qui existent actuellement dans les règlements et donnent totale latitude au titulaire d'une licence applicable à un groupe de poids, quel qu'il soit, de passer au groupe inférieur.

Nous insistons également très fortement sur nos recommandations concernant la protection des itinéraires et des bases dans le Nord du Canada, car, pour que la réglementation puisse avoir un sens dans cette région, il est indispensable que ces deux éléments soient conservés et promulgués dans les règlements qui découleront de l'adoption du projet de loi C-18. Ils sont en effet indispensables au maintien des services essentiels dans le Nord du Canada. Sans eux, les services essentiels sous

[Text]

strong disincentive to the maintenance of those services on a year-round basis.

I think you have heard a lot about Canadian ownership. I will just hit the bottom line in that and say we have no objection to foreign investment in Canadian carriers so long as there is reciprocity with the country involved.

In the sale of a commercial air service business, the way the bill is presently constituted it could only be sold one way, and that is through the sale of shares. That is only one way to buy a business, but there are two ways to buy a business and the other way is to buy assets as a going concern. The bill does not contemplate the sale of assets as a going concern, however, and it should because that is a normal way of doing business in this country and many others.

We would strongly suggest the bill be amended to permit the sale of a commercial air service through the purchase of assets as a going concern, in whole or in part. This is particularly essential to the northern area of the country that is to remain regulated.

We feel the exemption section of the bill is much too broad. We strongly recommend that it be amended; that while permitting exemptions they should only be for a limited duration—and we are suggesting 30 days—and only for reasons of urgency or in emergency situations. If we do not do this, we will have created a statute that is capable of self-destruction without any reference to Parliament.

We also suggest very strongly, Mr. Chairman, that the regulations which must be enacted after this bill has been passed should be provided to the industries affected for public comment. The industries can and will respond quickly to such regulations, but there should be a public comment period for them. The regulations are going to become the operating rules of the game and the players should have a chance to see them before they take the field.

Mr. Chairman, in our submission we have attempted to provide specific recommendations along with specific drafting, where possible. If you feel you require more drafting NATA would be happy to do it.

Just to conclude those remarks, I would emphasize that it is extremely important the recommendations we are putting forward to you today be accepted. As has been noted previously, for the last three or four years there has been *de facto* deregulation of airlines in southern Canada, even though this legislation still has not been passed. If these recommendations we have put forward are not accepted there is a very great danger we will end up with

[Translation]

licence seraient totalement vulnérables aux «écumeurs» saisonniers et constitueraient une raison très forte de ne pas maintenir ces services pendant toute l'année.

On vous a beaucoup parlé, je crois, de la propriété canadienne. J'y mettrai un point d'orgue en disant simplement que nous n'avons rien contre des investissements étrangers dans des compagnies canadiennes tant qu'il y a réciprocité avec le pays en cause.

Pour ce qui est de la vente d'une compagnie aérienne commerciale, le projet de loi se présente actuellement de telle manière que cette vente ne pourrait se faire que sous la forme de vente d'actions. Ce n'est pourtant là qu'une des deux manières d'acheter une affaire, l'autre consistant à acheter les actifs de l'entreprise elle-même. Le projet de loi ne prévoit pas cette seconde méthode, ce qu'il devrait faire, car c'est ainsi qu'on procède normalement dans notre pays et dans bien d'autres.

Nous recommandons donc avec insistance que le projet de loi soit modifié afin de permettre la vente d'un service aérien commercial grâce à l'achat des actifs de l'entreprise elle-même, en totalité ou en partie. Ceci est particulièrement important pour le Nord du pays, qui doit demeurer réglementé.

À notre avis, l'article portant sur les dispenses est beaucoup trop général. Nous recommandons instamment qu'il soit modifié; que l'on autorise uniquement des dispenses d'une durée limitée—de préférence 30 jours—et uniquement pour des raisons d'urgence ou dans des situations d'urgence. Si nous ne le faisons pas, nous aurons créé une loi capable de s'autodétruire sans renvoi devant le Parlement.

Nous recommandons également instamment, monsieur le président, que les règlements qui devront être promulgués après l'adoption de ce projet de loi soient soumis aux industries concernées afin d'en obtenir des commentaires. Ces industries peuvent réagir rapidement à ces règlements, et le feront, mais il serait bon de prévoir une période qui permettrait au public de faire valoir ses vues. Ces règlements vont devenir les règles du jeu, et il conviendrait de donner la possibilité aux participants de les étudier avant d'entrer sur le terrain.

Monsieur le président, dans notre mémoire, nous avons essayé de présenter des recommandations et des plans précis, dans la mesure du possible. Si vous estimez avoir besoin de plus de plans, la NATA se fera un plaisir d'en établir.

En conclusion, je tiens à souligner qu'il est extrêmement important que les recommandations que nous vous présentons aujourd'hui soient acceptées. Comme on l'a déjà fait observer, ces trois ou quatre dernières années ont été témoins de la déréglementation *de facto* des compagnies aériennes dans le Sud du Canada, en dépit du fait que la loi n'en est encore qu'à l'état de projet. Si nos recommandations ne sont pas acceptées,

[Texte]

de facto regulation of the north as well. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Crichton. We thank you also for zeroing in directly on the areas that concern you or your association particularly. If the questioners have any other pertinent information they would ask to have your association table before the committee, we would appreciate it. Mr. Robichaud.

[Traduction]

nous courrons très sérieusement le risque de nous retrouver également avec une déréglementation *de facto* dans le Nord. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Crichton. Nous vous remercions également d'avoir mis le doigt sur des questions qui vous inquiètent particulièrement, vous et votre association. Si les membres du Comité désirent que votre association dépose d'autres renseignements pertinents devant le Comité, nous vous en serions reconnaissants. Monsieur Robichaud.

• 1530

Mr. Robichaud: I have a question on the sale of shares or assets of the business as a going concern. Would you kindly elaborate on it for me to explain what the point you are making is and why you think it is important?

Mr. Crichton: The bill as presently written only contemplates the sale of a commercial air service by one means, the total sale of the shares of the company. In other words, the company as an entity has to be sold lock, stock, and barrel. This is only one way to buy a business. The other way to buy a business is to buy the assets of the business as a going concern and leave the shares alone, or buy a portion of the assets of the business as a going concern. If you owned a business and were the sole shareholder, you could sell the business in all of its physical assets and its trade but still retain the company structure and the shares. You as a businessman may only wish to sell a part of your business and a part of the physical assets. This bill does not permit you to do it as it is presently written.

In southern Canada in a deregulated environment this is not so important, but the bill also contemplates a regulated environment for the north. It may well be, as has been the case for many years, that airlines wish to sell off a portion of what they do, but not all of it. Under this bill, they would not be able to do it. They would have to sell absolutely everything, including the shares, or nothing. It is simply contrary to accepted business practices going on in this country every day.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Crichton, welcome. We have had witnesses before us suggesting that while they support the idea of a regulated area in the north and a deregulated area in the south, they feel routes into and out of the regulated zone should be freed up. What would be the ramifications of this for those remaining who operate based in the north?

Mr. Crichton: First of all, if you were to deregulate services in and out of the north, you would have a very significant effect on all of the services operated within the north because they depend on the north-south routes. There are only a couple of them, but they depend on those routes for the co-ordination of all of the traffic moving within the north. Most of the goods moving within the north have to travel north first, because they

M. Robichaud: Ma question porte sur la vente des actions ou des actifs de l'entreprise. Pourriez-vous développer ce point, m'expliquer pourquoi vous en parlez et pourquoi vous croyez que c'est important?

M. Crichton: Dans son libellé actuel, le projet de loi ne prévoit la vente d'un service aérien commercial que d'une seule façon, soit la vente globale des actions de l'entreprise. En d'autres termes, la société doit être vendue au grand complet comme une seule entité. Ce n'est là qu'une des façons d'acheter une entreprise. L'autre façon consiste à acheter les actifs de l'entreprise sans toucher aux actions, ou à acheter une portion des actifs de l'entreprise. Si vous étiez propriétaire et seul actionnaire d'une entreprise, vous pourriez vendre les actifs matériels et le commerce de cette entreprise, tout en conservant la structure de la société et les actions. Un homme d'affaires pourrait vouloir seulement une partie de son entreprise et une partie de ses actifs matériels. Ce projet de loi, dans son libellé actuel, ne lui permet pas de le faire.

Ceci n'a pas tellement d'importance dans le Sud du Canada, dans un environnement déréglementé, mais le projet de loi envisage également un environnement réglementé pour le Nord. Il se pourrait bien, ce qui se produit depuis de nombreuses années, que des lignes aériennes désirent vendre une partie de leurs affaires, mais non la totalité. Ce projet de loi ne leur permettrait pas de le faire. Il faudrait vendre absolument tout, y compris les actions, ou rien du tout. Ceci est tout simplement contraire aux pratiques commerciales acceptées de ce pays.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Crichton, je vous souhaite la bienvenue. Nous avons entendu des témoins nous dire que, bien qu'ils soient en faveur de l'idée d'une zone réglementée dans le Nord et d'une zone déréglementée dans le Sud, ils croient que les parcours qui conduisent à la zone réglementée et en sortent devraient être libérés. Quelles seraient les conséquences de ce fait pour ceux qui exploitent un service à partir du Nord?

M. Crichton: En premier lieu, si on devait déréglementer les services à destination et en provenance du Nord, il y aurait un effet très important sur tous les services exploités dans le Nord, parce qu'ils dépendent des parcours Nord-Sud. Il n'y en a que quelques-uns, mais ils dépendent de ces parcours pour la coordination de l'ensemble du trafic à l'intérieur du Nord. La plupart des marchandises transportées dans le Nord doivent d'abord se

[Text]

are generated in the south. You would create a very unstable situation for services within the north by deregulating the north-south routes.

The second concern NATA would certainly have is that there really are not any north-south routes, with the possible exception of one or two, that would have traffic volumes one would even consider approaching being capable of unrestricted competition. I think both of them have road access most of the year anyways, but all the other ones do not.

The third concern is that permitting deregulated north-south services would allow a patchwork operation where north-south services could be created into a shotgun of communities, thus completely destabilizing the networks in the north as well.

Mr. Angus: What about the north-south line itself? We have a legislated line right now in terms of the new bill with provisions for communities to opt in. Assuming we stay with a line, is your association satisfied with its current location? Secondly, should it in fact be a line, or should it be a list of criteria that would allow communities elsewhere in Canada who may have the same fragility as northern Canada to have a form of regulation in there?

• 1535

Mr. Crichton: NATA's position, if we are asking ourselves the question where the line should be, is that we are quite happy with the existing line. The other question, more on general principle, is should the line be capable of being flexible. NATA has no strong opinion for or against that. We have heard some concerns, particularly from the provinces, about some of the northern and remote areas of the provinces for some communities. Certainly I think there are some communities in the northern areas of the provinces which exhibit the characteristics of even communities in the territories. So it is hard to argue with that logic. NATA in that sense has no strong feelings against a flexible line either.

Mr. Angus: In terms of the northern area, should we retain public necessity and convenience, as opposed to reverse onus? Would that be the preference?

Mr. Crichton: No, I think the Northern Air Transport Association is prepared to accept the new, streamlined form of regulation in the north, provided the recommendations we have given in our brief are accepted, or at least most of them are accepted—certainly ones such as the aircraft weight grouping and the definition of scheduled and charter air services and so on. If they are not accepted we could not support the legislation at all, because it would not be what it purports to be. But if they are accepted, then we are quite prepared to live with that much more streamlined form of regulation and the loosening of economic regulation.

[Translation]

rendre dans le Nord, parce qu'elles sont produites dans le Sud. Si les parcours Nord-Sud étaient déréglementés, cela entraînerait la déstabilisation des services à l'intérieur du Nord.

La seconde préoccupation de la NATA serait qu'en fait, aucun parcours Nord-Sud, à une ou deux exceptions près, n'a un volume de trafic susceptible même d'approcher la possibilité de concurrence sans restrictions. Je crois que les deux sont accessibles par la route pour la plus grande partie de l'année, mais ce n'est pas le cas des autres.

La troisième préoccupation est que la déréglementation des services Nord-Sud permettrait une exploitation morcelée, les services Nord-Sud reliant un ensemble éparpillé de localités, ce qui déstabiliserait complètement les réseaux du Nord.

M. Angus: Que pensez-vous de la ligne Nord-Sud elle-même? Le nouveau projet de loi établit une ligne et donne le choix aux localités. Dans l'hypothèse où la ligne serait maintenue, votre association est-elle satisfaite de son emplacement actuel? En second lieu, devrait-il s'agir effectivement d'une ligne, ou serait-il préférable d'avoir une liste de critères permettant à des localités situées ailleurs au Canada et qui auraient la même fragilité que le Nord d'obtenir une forme de réglementation?

M. Crichton: La position de la NATA sur la question de l'emplacement de la ligne est que nous sommes tout à fait satisfaits de la ligne actuelle. L'autre question est plutôt une question de principe, c'est-à-dire: est-ce que la ligne devrait comporter une certaine souplesse? La NATA n'a pas une opinion tranchée dans un sens ou dans l'autre. Nous avons entendu parler de certaines préoccupations, particulièrement de la part des provinces, quant à certaines localités situées dans le Nord et dans les régions éloignées. Il y a certes, à mon avis, certaines localités du Nord des provinces qui ont les mêmes caractéristiques que certaines localités des territoires. Il est difficile de réfuter la logique de cet argument. En ce sens, la NATA ne s'oppose pas fortement non plus à une ligne flexible.

M. Angus: Pour ce qui est du Nord, devrions-nous conserver le critère de la commodité et de la nécessité publique, par opposition à l'inversion du fardeau de la preuve? Est-ce que c'est cela que vous préféreriez?

M. Crichton: Non, je crois que la *Northern Air Transport Association* est prête à accepter la nouvelle forme simplifiée de réglementation pour le Nord, pourvu que les recommandations formulées dans notre mémoire soient acceptées, ou du moins que la plupart soient acceptées—en tout cas celles qui portent sur le classement des aéronefs selon le poids et sur la définition des services aériens réguliers et des vols nolisés, et ainsi de suite. Si ces recommandations ne sont pas acceptées, nous ne pourrions appuyer le projet de loi, car il ne serait pas ce qu'il veut être. Mais si elles sont acceptées, alors, nous sommes bien prêts à accepter une forme de

[Texte]

Mr. Angus: Mr. Crichton, the suggestion has been made, and supported by some and not supported by others, that in the deregulated area, because of the concern of safety due to the unstable economics which may be created because of cut-throat competition, there has to be a mechanism to ensure that unsafe equipment is not airborne or on the road. The suggested mechanism, or one of them, is that holders of aviation certificates, be they mechanics or pilots, should have some form of protection under law which allows them to refuse to allow a plane out of the hangar, allows them to refuse to operate a plane without fear for their jobs. Would your association support that kind of mechanism being incorporated into this bill?

Mr. Crichton: I believe legislation, or at least regulations to that effect, are presently moving through under the Canada Labour Code.

Mr. Angus: It probably relates more to the individual's right to refuse to work in an unsafe environment to themselves.

Mr. Crichton: That is correct.

Mr. Angus: It may cover the pilot, but in terms of a mechanic who says this plane should not fly until such and such is done, because it is not a danger to them, they would not be protected. I am wondering whether they should have a parallel mechanism so that the owner of the company cannot say there is a deadline to meet, so you have to get that plane out there and to hell with that part that may be marginal.

Mr. Crichton: In principle, no. However, I would have to qualify it by saying you would have to be very, very careful about how you drafted that, because you are getting into an area of subjectivity, particularly with modern aircraft, because there is a go and no-go list on any airplane. Then there is a grey area in which it is acceptable to go. It is a question of the safety of the operation. I would certainly be loath to see one individual making subjective judgments that had no bearing in reality.

• 1540

In order to put something like this into the regulation or legislation, I think you would have to be pretty careful. Personally speaking, you hear once in a blue moon about an engineer not wanting to sign out an airplane because he thought it was not safe and the boss beating him over the head. But in my 20 years in aviation, I do not think I have ever run into it.

Mr. Angus: I have in a couple of instances. Thank you. I appreciate those answers.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Nowlan.

[Traduction]

réglementation très simplifiée et le relâchement de la réglementation économique.

M. Angus: Monsieur Crichton, on a dit—ce qui a suscité l'appui de certains et l'opposition d'autres—que dans la zone déréglementée, en raison du souci de sécurité provenant de l'instabilité économique qui pourrait découler d'une concurrence féroce, il doit y avoir un mécanisme servant à empêcher que le matériel non sécuritaire prenne les airs ou la route. On a notamment suggéré que la loi accorde aux détenteurs de certificats d'aviation, mécaniciens ou pilotes, une protection quelconque leur permettant de refuser de laisser sortir un avion du hangar ou de piloter un avion sans craindre pour leur emploi. Votre association serait-elle en faveur d'un tel mécanisme?

M. Crichton: Je crois qu'à l'heure actuelle, une loi, ou au moins un règlement en ce sens, est présentement en voie d'adoption sous l'empire du Code canadien du travail.

M. Angus: Il s'agit probablement plutôt du droit de refuser de travailler dans un environnement dangereux pour soi.

M. Crichton: C'est exact.

M. Angus: Cela peut couvrir le pilote, mais le mécanicien qui déclare que tel avion ne devrait pas voler à moins que telle ou telle réparation ne soit faite ne serait pas protégé, parce qu'il ne serait pas lui-même en danger. Je me demande s'il ne devrait pas y avoir un mécanisme parallèle empêchant le propriétaire de lui dire qu'il faut respecter l'échéance et laisser voler l'avion même si telle pièce est quelque peu douteuse.

M. Crichton: En principe, non. Toutefois, je devrais apporter une réserve en disant qu'il faudrait porter la plus grande attention au libellé d'une telle disposition, parce qu'il s'agit d'un domaine subjectif, particulièrement dans le cas des aéronefs modernes, parce qu'il y a pour chaque avion une liste des éléments essentiels et non essentiels. Il y a en outre une zone grise où le départ est acceptable. Je n'aimerais certainement pas qu'un individu pose des jugements subjectifs non fondés sur la réalité.

Je crois qu'il faut être très prudent avant d'inclure une disposition de ce genre dans le règlement ou dans la loi. On entend très rarement parler d'un ingénieur qui ne voulait pas laisser sortir un avion parce qu'il croyait qu'il n'était pas sécuritaire et qui aurait suscité les foudres du patron. Mais quant à moi, au cours de mes vingt années d'expérience de l'aviation, je crois que je n'ai jamais rencontré une telle situation.

M. Angus: Cela m'est arrivé quelquefois. Merci. Je vous remercie de ces réponses.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: Mr. Crichton, I want to get right to a specific part in your brief, which talks about regulation. Thank you for your brief, which zones right in on the bill.

Regarding the aircraft weight groupings, on page 9 you say that the present regulations are too detailed and result in an over-regulated environment. Of course the purpose of this bill is to try to make things simple. At the present time there are eight weight groupings. This is too many, so you are suggesting four. So you want only half of the burden in effect.

Mr. Crichton: We have gone further than this, Mr. Nowlan. Within the existing eight, you also have sub-restrictions. They can restrict you as to the number of aircraft within a group, the type of aircraft, whether it is a jet engine, a piston engine or is propeller driven, and so on. In addition, you could have a group D licence but not an A, B, or C. This simplifies everything. It says if you have a group D, you have everything. Or if you have a C, you have A and B as well, and there are no restrictions within any of those groups.

Mr. Nowlan: Good. I am going to come to this. I thank you for setting out specific recommendations. This helps members when we try to look at this bill to see where we might recommend amendments.

In your suggested recommendation, you say the agency must enact aircraft weight grouping regulations. Clause 102 says the agency may do a multitude of things, all to carry out the purposes of the act. Do you not think the prescription of the mandatory "must" might make it a little more inflexible than you want, in view of the fact that there may be other ways by regulation to carry out the concerns, perhaps not now, but in the future? The word "must" may tie it down a little more. The same purpose could be achieved if in those several items in clause 102 it was said, along with other things the agency may do, that it "may" make regulations to define these weight groupings.

For my last question, why are there four groupings? Why not just two? Why did you pick four?

Mr. Crichton: Mr. Nowlan, in terms of the mandatory wording we have used here, it is simply this. In terms of northern Canada, if this bill contemplates that there will be a regulatory regime—albeit streamlined, but there will be one—without these weight groupings, you do not have one. It is as simple as this. You can rip the pages out of this bill and forget it. If you do not have these mandatory rate groupings, it means someone can apply to the agency to operate a single-engine airplane with two seats in it, get a licence and go out the next day and start a 747 service. So the bill is totally meaningless without these weight groupings. This is why we are using this type of language and this is why we are emphasizing it so much.

[Translation]

M. Nowlan: Monsieur Crichton, je voudrais passer tout de suite à une partie précise de votre mémoire, qui porte sur la réglementation. Je vous remercie de votre mémoire, qui se concentre sur le projet de loi.

Au sujet du classement des aéronefs d'après le poids, vous dites à la page 9 que le règlement actuel est trop détaillé et aboutit à la surréglementation. Naturellement, l'objet du projet de loi est de simplifier les choses. À l'heure actuelle, il y a huit catégories. Ce nombre est trop grand, et vous en proposez quatre. Ainsi, vous ne voulez que la moitié du fardeau.

M. Crichton: Nous sommes allés plus loin que cela, monsieur Nowlan. Dans le cadre des huit catégories actuelles, il y a également des sous-restrictions. Il peut y avoir des restrictions portant sur le nombre d'appareils dans une même catégorie, le genre d'appareils, qu'il s'agisse d'un moteur à réaction, d'un moteur à pistons ou d'un appareil à hélices, et ainsi de suite. En outre, il est possible d'avoir une licence pour la catégorie D, mais non pour les catégories A, B ou C. Ceci simplifie tout. De cette façon, le groupe D comprend tout. Ou si vous avez une licence de catégorie C, vous avez également A et B, et il n'y a aucune restriction à l'intérieur de ces catégories.

M. Nowlan: Bien. J'allais en venir à cela. Je vous remercie d'avoir présenté des recommandations précises. Ceci est utile aux membres du Comité lorsqu'ils examinent le projet de loi en vue de recommander des modifications.

Selon votre recommandation, l'office doit adopter un règlement sur les catégories de poids des aéronefs. Selon l'article 102, l'office peut faire beaucoup de choses pour donner effet aux objets de la loi. Ne croyez-vous pas que l'emploi du mot «doit» pourrait entraîner un peu trop de rigidité, étant donné qu'il peut y avoir d'autres façons de répondre à cette préoccupation par règlement, peut-être pas maintenant, mais à l'avenir? Le mot «doit» pourrait être trop rigide. On pourrait réaliser le même objectif en disant à l'égard des divers éléments de l'article 102 que l'office «peut», entre autres, prendre des règlements en vue de définir ces catégories.

Comme dernière question, pourquoi y a-t-il quatre catégories? Pourquoi pas seulement deux? Pourquoi en avez-vous choisi quatre?

M. Crichton: Voici pourquoi nous avons choisi un libellé impératif. Si le projet de loi prévoit pour le Nord canadien un régime réglementé—simplifié, mais réglementé—il n'y en aura tout simplement pas sans ces catégories. Autant déchirer le projet de loi. Sans ces catégories obligatoires, on peut demander à l'office d'exploiter un avion monomoteur à deux places, obtenir une licence, puis entreprendre le lendemain un service sur 747. Le projet de loi est donc totalement dénué de sens sans ces catégories de poids. C'est pourquoi nous utilisons ce libellé impératif, et c'est pourquoi nous insistons actuellement là-dessus.

[Texte]

In terms of the drafting or how we ensure those regulations are in place, we simply have to leave it to you, to the people who draft this legislation, and so on. But the message has to get through loud and clear. If you do not do it, we have all wasted our time. This is number one.

Why the four groupings? They were picked on the basis of operational requirements. Group A is everything up to 7,500 pounds. This takes all your single-engine and light twin-engine aircraft into it, which is a commercial category of operation that is quite widespread. Group B goes up to 18,000. This is into your turbine-engine aircraft, your Twin Otters and larger aircraft that are utility; these are getting into the transport category. Group C goes all the way up to 75,000 pounds. This is taking it into the 50-passenger, 60-passenger type of airplane, again quite prevalent in the north. Group D is everything else, and this is right up to all your jets and 747s. It just fits the economic categories and the operational categories.

• 1545

Mr. Nowlan: Thank you for that explanation. Just in conclusion, I am not suggesting that there should not be the regulations to do what you say to do. Again, it is coming back to what Mr. Taylor mentioned here in a question about the brief from the disabled. The real question is whether you put it in the bill and then, because of a change in circumstances, you find out that "must" is a little too binding, so you have to go back and amend the bill. It is a heck of a lot easier to amend the regulations, as you well know.

I would suggest that no agency carrying out the purpose of this act is going to have regulations at least to avoid the type of situation you properly present to the committee, whereby you could get a licence for a single-engine plane and get a 747. Whether you have a 747 going into Thunder Bay or Inuvik is another good practical question, but the agency is not going to be that stupid, is it? I am not saying there are not going to be regulations. I am concerned about the "must" in the bill. Do you think it might be that stupid?

Mr. Crichton: No, I am not going to comment on the future. All the appointees are not there yet.

Mr. Nowlan: That may not be good or bad; that may not help.

Mr. Crichton: The information made available to me was that there was no intention to enact weight-group regulations.

Mr. Nowlan: I see. Thank you very much for coming.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Crichton, I join in the commendation to you for bringing forth a document that is going to be a very helpful one as we consider the needs of the north.

[Traduction]

Pour ce qui est de la rédaction, de la façon d'assurer la mise en vigueur de ce règlement, nous devons vous laisser cela à vous, aux gens qui rédigent ce projet de loi, et ainsi de suite. Mais le message doit être transmis clairement, sans quoi nous aurons tous perdu notre temps. C'est là la première priorité.

Pourquoi les quatre catégories? Elles ont été choisies d'après les exigences opérationnelles. Le groupe A comprend tout ce qui pèse 7,500 livres ou moins. Ceci comprend tous les monomoteurs et les bimoteurs légers, ce qui est une catégorie d'exploitation commerciale assez répandue. La catégorie B va jusqu'à 18,000 livres. Ceci comprend les avions à turbine, les Twin Otters et les aéronefs utilitaires plus considérables; on entre dans la catégorie des transports. La catégorie C va jusqu'à 75,000 livres. Ceci comprend les avions à 50 ou 60 passagers, qui sont aussi assez répandus dans le Nord. La catégorie D comprend tout le reste, jusqu'aux avions à réaction et aux 747. Cela correspond aux catégories économiques et aux catégories d'exploitation.

M. Nowlan: Je vous remercie de cette explication. En terminant, je n'entends pas suggérer qu'il ne devrait pas y avoir de règlement pour faire ce qui doit être fait selon vous. J'en reviens à ce que M. Taylor a dit dans une question sur le mémoire des handicapés. La véritable question est de savoir si on veut inscrire cela dans le projet de loi, au risque de s'apercevoir plus tard, par suite de l'évolution des circonstances, que le mot «doit» est un peu trop rigide et qu'il faut modifier la loi. Il est beaucoup plus facile de modifier le règlement, comme vous le savez.

Selon moi, tout office chargé de donner effet à l'objet de cette loi devra prendre des règlements, au moins pour éviter le genre de situation que vous signalez à juste titre au Comité, c'est-à-dire la possibilité d'obtenir une licence pour monomoteur et ensuite d'exploiter un 747. La question de savoir s'il est pratique d'aller à Thunder Bay ou à Inuvik en 747 est autre chose, mais l'office ne sera pas stupide à ce point, n'est-ce pas? Je ne dis pas qu'il n'y aura pas de règlement. Ce qui m'inquiète, c'est le mot «doit» dans le projet de loi. Croyez-vous que l'office pourrait être stupide à ce point?

M. Crichton: Non, je ne peux commenter l'avenir. Les nominations ne sont pas encore toutes faites.

M. Nowlan: Cela pourrait être bon ou mauvais; cela pourrait n'être d'aucune utilité.

M. Crichton: Selon les renseignements qui m'ont été communiqués, il n'y a aucune intention d'adopter un règlement sur les catégories de poids.

M. Nowlan: Je vois. Je vous remercie d'être venu.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Reid.

M. Reid: Monsieur Crichton, je désire, moi aussi, vous féliciter d'avoir présenté un document qui nous sera très utile pour l'étude des besoins du Nord. Cela étant dit, je

[Text]

Having said that, I recognize there is some variance in the different localities of the north. Some questions have been put to you on the north-south line, as to whether the north-south line should be further south or distinguishable designated areas, but let us look at locations such as Whitehorse, Yellowknife, Frobisher Bay. Are their needs representative of the north? Should they be treated in a manner different from other areas of the north? Then apply that, if you would, to your entry provisions such as the reverse onus, as opposed to public interest, necessity and convenience, to give the kinds of controls and regulations you want. You might even consider, Mr. Crichton, excluding Whitehorse or Yellowknife from the regulatory powers of the north.

Mr. Crichton: Yes. I think just to put it into perspective, Frobisher Bay, or Iqualuit as it is now called, has a population of 3,000 people. Yellowknife has a population of 12,000 people. Although some witnesses have appeared before this committee in the past few weeks, or at least one that I am aware of, and recommended that north-south routes be deregulated, I think if you examine the record you will find that the witness is not presently licensed to fly those routes. So I think one must look beyond just the statement that it would be nice.

The amount of traffic available on those routes to those communities, given their size and the absolute necessity to have the regular air services, is such that a deregulated environment can only lead to the same type of instability you would have in the other communities. These points you have mentioned are also focal points of distribution once things come in from the south and then go out. If you start to disrupt the whole regularity of that you disrupt the system as a whole.

• 1550

Certainly there are competitive services on all three of the communities you mentioned now. There is nothing in this act and there is nothing in the recommendations we have given to the committee that would preclude anyone from applying for another licence. They would have an easier time getting the licence under this legislation and our recommendations than they would today. There is nothing to preclude more honest competition coming onto those routes now if the objectors cannot really prove it should not be there. So I think there is lots of scope for that, but once you start moving the line and then start cutting corridors through the line and everything else, you are going to get into a pretty mixed-up situation.

Mr. Reid: That is what I wanted to hear, Mr. Crichton. You are prepared to leave it as is without distinguishing any local community.

Mr. Crichton: Well, it is for four years.

Mr. Reid: May I follow that up on your entry provisions and talk in terms of a reverse onus as opposed to public interest onus? Relating to an airline or a service which might locate its infrastructure in the north and become a northern carrier, wholly, truly, as opposed to perhaps a

[Translation]

reconnais que les localités du Nord peuvent varier. On vous a posé des questions sur la ligne Nord-Sud, quant à savoir si elle devrait être située plus au sud, ou quant aux zones désignées, mais passons à des endroits comme Whitehorse, Yellowknife ou Frobisher Bay. Est-ce que leurs besoins sont représentatifs du Nord? Ces endroits devraient-ils être traités différemment des autres régions du Nord? Pourriez-vous ensuite appliquer cela aux dispositions portant sur l'entrée dans le marché, comme l'inversion du fardeau de la preuve, par rapport aux critères d'intérêt public, de nécessité et de commodité publiques, afin d'obtenir les contrôles et les règlements que vous désirez? Vous pourriez même songer, monsieur Crichton, à exclure Whitehorse ou Yellowknife des pouvoirs de réglementation dans le Nord.

M. Crichton: Oui. Pour replacer les choses dans une juste perspective, Frobisher Bay, ou Iqualuit, comme on l'appelle maintenant, compte 3,000 habitants. Yellowknife en compte 12,000. Même si certains témoins—au moins un, à ma connaissance—ont recommandé au Comité au cours des dernières semaines de déréglementer les parcours Nord-Sud, je crois que l'étude du dossier révélera que le témoin n'a pas présentement de licence pour ces parcours. Je crois donc qu'il ne suffit pas de dire que cela serait bien.

Étant donné la taille de ces localités et la nécessité absolue d'une liaison aérienne régulière, le volume de trafic est tel que la déréglementation ne peut qu'aboutir au même genre de stabilité qui se produirait dans les autres localités. Les points que vous avez mentionnés sont également des points de distribution d'où repartent les choses venues du Sud. Si l'on commence à bouleverser la régularité, on bouleverse l'ensemble du système.

Certes, il existe des services concurrentiels pour les trois localités que vous avez mentionnées. Rien dans la loi, non plus que rien dans nos recommandations au Comité n'empêche quiconque de demander une autre licence. La chose serait plus facile sous l'empire de cette loi et de nos recommandations qu'elle ne l'est aujourd'hui. Rien n'empêche l'arrivée de nouveaux concurrents honnêtes sur ces liaisons si les opposants ne peuvent vraiment prouver qu'elles ne devraient pas exister. Je crois qu'il y a toute latitude pour cela, mais si on commence à déplacer la ligne, puis à y percer des corridors, et tout cela, on aboutit à une confusion assez considérable.

M. Reid: C'est ce que je voulais entendre, monsieur Crichton. Vous acceptez de laisser les choses comme elles sont, sans distinguer de localités.

M. Crichton: Eh bien, c'est pour quatre ans.

M. Reid: Pour ce qui est des dispositions portant sur l'entrée, j'aimerais parler de l'inversion du fardeau de la preuve par opposition au critère d'intérêt public. Dans le cas d'une ligne aérienne ou d'un service qui pourrait placer son infrastructure dans le Nord et devenir

[Texte]

subsidiary of an airline based in the south, which onus would give you the better control or opportunity of considering the applicant, in that kind of situation?

Mr. Crichton: Well, the local control or residency question is something that I think the new agency would have to give weight to in the context of a specific case. Just because an airline might be headquartered in the north does not automatically make it a good airline. By the same token, just because an airline may be headquartered in the south but has extensive operations in the north does not automatically make it a bad airline. I think you have to look at the facts of each case and see what the track record is of the people before you and assess their evidence and give proper weight to it.

Mr. Reid: Which you would have to do in either event, Mr. Chairman and Mr. Crichton. I am trying to distinguish whether or not the present onus takes into public interest concerns perhaps more readily than a reverse onus. Having had some experience before provincial transport boards, I do not like the present position, which gives a monopoly to those who are already in the business and seems to be against the conscience of enterprising Canadians. So I have a little leaning toward the reverse-onus concept. Yet I want to protect the north and those who live and work and make their living in the north, and to prevent skimmers and a whole lot of other aspects. I wonder which onus gives you the best control.

Mr. Crichton: Probably neither one. Historically, under the present legislation I have never seen the CTC unduly give benefit to someone who is resident in a province or a territory. Quite frankly I have not seen it in my experience and I have been involved in a lot of cases.

I do not really think it is a question of onus, the residency thing. I think that looks after itself. I think a carrier who is doing his job properly... if he is in the north, for instance, the odds are he is probably in a better position and gives a better service because he is closer to what is happening. I think it tends to look after itself and you do not have to worry about it.

Mr. Reid: I think you are in a good position to make comment. As we have been travelling from town to town we have heard of the type of aircraft which might be used in the north and sometimes the reference is to the non-jet type not being necessarily ideally suited but practically suited for use in the north. What do you think of the use of a DASH-8 or another propeller-type aircraft?

• 1555

Mr. Crichton: Well, for local service within the north, a turbo-prop aircraft is the best. There simply are not jets built now of the proper size and operating characteristics that can beat the turbo-prop. The turbo-prop has it all

[Traduction]

entièrement et véritablement un transporteur du Nord, par opposition peut-être à une filiale d'une ligne aérienne dont le siège est dans le Sud, quel critère donnerait le meilleur contrôle ou la meilleure occasion d'étudier la demande, dans une situation de ce genre?

M. Crichton: Eh bien, la question du contrôle local ou de la résidence devrait être considérée par le nouvel office comme un cas d'espèce. Le simple fait qu'une ligne aérienne ait son siège dans le Nord n'en fait pas automatiquement une bonne ligne. De même, du simple fait qu'une ligne aérienne a son siège dans le Sud, mais des activités considérables dans le Nord, elle ne devient pas automatiquement une mauvaise ligne. Je crois qu'il faut examiner les faits dans chaque cas, tenir compte de la fiche des personnes en cause, évaluer leurs témoignages et y accorder le poids qui convient.

M. Reid: Ce qu'il faut faire de toute façon, monsieur le président et monsieur Crichton. J'essaie de voir si le critère actuel tient peut-être mieux compte de l'intérêt public que l'inversion du fardeau de la preuve. En raison de mon expérience devant les commissions provinciales des transports, je n'aime pas la situation actuelle, qui donne un monopole à ceux qui sont déjà en affaires et qui semble aller contre la conscience des Canadiens entrepreneurs. J'ai donc une petite préférence pour le principe de l'inversion du fardeau de la preuve. Pourtant, je désire protéger le Nord, ceux qui y habitent et y travaillent, et je voudrais empêcher les profiteurs et bien d'autres aspects. Je me demande quel critère donne le meilleur contrôle.

M. Crichton: Probablement ni l'un ni l'autre. Sous l'empire de la loi actuelle, je n'ai jamais vu la CCT donner un bénéfice indu à quelqu'un qui habite une province ou un territoire. En fait, je n'ai jamais vu cela, et j'ai participé à beaucoup de cas.

Je ne crois pas vraiment qu'il s'agisse d'une question de critère pour ce qui est de la résidence. Je crois que cela va de soi. Je crois qu'un transporteur qui fait bien son travail... s'il est dans le Nord, par exemple, il sera vraisemblablement mieux placé et donnera un meilleur service, parce qu'il est situé plus près des choses. Je crois que cela va de soi et qu'il n'est pas nécessaire de s'en inquiéter.

M. Reid: Je crois que vous êtes bien placé pour commenter cela. Dans nos déplacements de ville en ville, nous avons entendu parler des types d'appareils qui pourraient être utilisés dans le Nord, et parfois, on dit que les avions à hélices ne sont pas nécessairement l'idéal, mais qu'en pratique, ils sont bien adaptés pour le Nord. Que pensez-vous de l'emploi du DASH-8 ou d'un autre type d'avion à hélices?

M. Crichton: Eh bien, pour le service local dans le Nord, les turbopropulseurs sont les meilleurs. On ne construit pas à l'heure actuelle d'avions à réaction de la bonne taille et avec les bonnes caractéristiques de

[Text]

over them. I do not think you would fly in it though, Mr. Benjamin.

The Chairman: Thank you, Mr. Crichton, for your brief, which definitely brings some very practical exposure and experience to the deliberations of this committee.

Mr. Crichton: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I will call the next witness, the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. Appearing on its behalf are Mr. Cerilli and Jim Penner. Good afternoon, Mr. Cerilli.

Mr. A. Cerilli (Regional Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): Good afternoon. Jim Penner is a local officer of Local 209 in Winnipeg, which represents the trucking section of our brotherhood.

I would certainly like to read our brief into the record, Mr. Chairman, because we have recommendations throughout. On behalf of the members of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, who are employed on road, water, air and rail modes of transportation and other services and industries, we welcome you to Manitoba.

We appreciate the opportunity to present our views and recommendations to you on transport legislation presented in Bill C-18 and Bill C-19. We consider transportation an essential means in the economic prosperity of Canada for every region and we regret that your timetable does not allow you to hear from groups in other parts of the province, particularly northern Manitoba, so that they could show their concerns in regard to their services and the resupplying of the north.

We have taken the position that one segment of society should not benefit at the expense of another, and we are disappointed that the proposed legislation in Bills C-18 and C-19 does not recognize or take into account the two other major parties in the development of deregulation in the transportation infrastructure of Canada—namely, the consumer and the worker. Therefore, we do not support the introduction of deregulation in the transportation infrastructure systems as it has been proposed.

Labour as a whole has been opposed to this approach from the very beginning, while corporate interests played their concerns close to the vest. However, you have now been made aware of the concerns of major trucking interests in Canada and both rail services, CN and CP, regarding the loss of revenue and profits to Americans.

The Chairman: Mr. Cerilli, are you intending to read all 16 pages of your brief?

[Translation]

fonctionnement. Le turbopropulseur l'emporte haut la main. Je ne crois pas que vous y monteriez, toutefois, monsieur Benjamin.

Le président: Monsieur Crichton, je vous remercie de votre mémoire, qui fait certes bénéficier le Comité d'une expérience très pratique.

M. Crichton: Merci, monsieur le président.

Le président: J'appelle le témoin suivant, la Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers. Elle est représentée par M. Cerilli et M. Jim Penner. Bonjour, monsieur Cerilli.

M. A. Cerilli (vice-président régional, Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers): Bonjour. Jim Penner est agent local de la section locale 209 de Winnipeg, qui représente la section camionnage de notre fraternité.

J'aimerais lire notre mémoire, monsieur le président, parce que les recommandations se trouvent tout au long du mémoire. Au nom des membres de la Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers, qui sont employés dans les transports par route, par eau, par terre et par rail, ainsi que dans d'autres services et industries, nous vous souhaitons la bienvenue au Manitoba.

Nous sommes heureux de l'occasion qui nous est donnée de vous présenter nos opinions et nos recommandations sur les mesures législatives en matière de transport que comportent les projets de loi C-18 et C-19. A notre avis, les transports sont un élément essentiel de la prospérité économique de chacune des régions du Canada, et nous regrettons que votre horaire ne vous permette pas d'entendre des groupes d'autres régions de la province, particulièrement le Nord du Manitoba, pour qu'ils puissent faire valoir leurs préoccupations à l'égard des services et de l'approvisionnement dans le Nord.

Nous avons adopté comme position qu'un secteur de la société ne devrait pas profiter aux dépens d'un autre, et nous sommes déçus que les projets de loi C-18 et C-19 ne reconnaissent pas les deux autres grandes parties à la déréglementation de l'infrastructure des transports au Canada, soit le consommateur et le travailleur. C'est pourquoi nous ne sommes pas en faveur de la déréglementation de l'infrastructure des transports sous la forme proposée.

Dans l'ensemble, le mouvement syndical s'est opposé à cette démarche depuis le début, tandis que les sociétés demeuraient discrètes quant à leurs préoccupations. Toutefois, on vous a maintenant mis au courant des préoccupations des principales entreprises de camionnage du Canada, de même que des deux services ferroviaires, le CN et le CP, quant à la perte de revenus et de profits au main des Américains.

Le président: Monsieur Cerilli, avez-vous l'intention de lire la totalité des 16 pages de votre mémoire?

[Texte]

Mr. Cerilli: No, I will let you read the concerns of CN and CP and the trucking industry.

The Chairman: If you can paraphrase it, then we can get down to questions.

Mr. Cerilli: That is right.

The Chairman: If you are going to read it, we have a half hour, and all witnesses were told that they had 10 to 12 minutes at the maximum for oral presentation.

Mr. Cerilli: You and I got into that the last time we presented our views, and I am not going to get into that this time. You are cutting into my time.

The Chairman: It is your time.

Mr. Benjamin: Mr. Cerilli, you have three or four minutes.

Mr. Cerilli: In early 1986, CN announced its 5-year plan to permanently lay off some 15,000 employees as a way of paring down for competitiveness in the deregulated transportation industry. I need not remind you that the railways are presently in negotiations with the unions, and that some of the major proposals publicly announced by the railways on October 2, 1986, were a 5% reduction in wages, a roll-back in other areas of the collective agreement covering the work force, and a two-tier system in rates of pay.

• 1600

In this climate of privatization, deregulation and free trade, the railway workers' major demand on the railways is overall job security. The response of the railways is of a confrontational nature and attitude because of deregulation, and leaves the workers no choice but to stand pat and fight. We are not prepared to be party to the creation of a two-tier work force and three-tier society where the young have no jobs to go to and the working people of this country are being financially drained to support the elite through government hand-outs.

We suggest in order to protect workers' jobs and services to small communities in Canada and Manitoba, it is essential that corrective provisions be introduced in the legislation to provide this protection for the consumer and the work force.

We strongly believe the National Safety Code governing hours of work, compulsory maintenance, compulsory insurance coverage and other safety factors should be implemented prior to the enactment of amended Bill C-18 and C-19. We will have more to say in the recommendations later, Mr. Chairman.

• 1605

We are concerned about the distribution of the east-west transportation flow of goods and services of our country in

[Traduction]

M. Cerilli: Non, je vais vous laisser lire les préoccupations du CN et du CP et de l'industrie du camionnage.

Le président: Si vous pouvez paraphraser votre mémoire, nous pourrions ensuite passer aux questions.

M. Cerilli: C'est exact.

Le président: Si vous voulez le lire, nous disposons d'une demi-heure, et on a dit à tous les témoins qu'ils avaient un maximum de 10 à 12 minutes pour l'exposé oral.

M. Cerilli: Nous avons eu une discussion de ce genre la dernière fois que nous avons présenté nos opinions, et je ne veux pas recommencer. Vous empiétez sur mon temps.

Le président: C'est bien votre temps.

M. Benjamin: Monsieur Cerilli, vous avez trois ou quatre minutes.

M. Cerilli: Au début de 1986, le CN a annoncé son plan quinquennal selon lequel il devait mettre à pied de façon permanente quelque 15,000 employés en vue de se préparer à la concurrence qu'entraînera la déréglementation des transports. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que les chemins de fer sont présentement en négociation avec les syndicats, et que parmi les principales propositions annoncées publiquement par les chemins de fer le 2 octobre 1986, on note une réduction de 5 p. 100 des traitements, un recul dans d'autres domaines de la convention collective couvrant les effectifs et un système de taux de rémunération à deux paliers.

Dans le climat actuel de privatisation, de déréglementation et de libre-échange, les employés des chemins de fer demandent surtout à leurs employeurs la sécurité globale d'emploi. La réaction des chemins de fer est fondée sur la confrontation en raison de la déréglementation et ne laisse aux travailleurs aucun autre choix que de se battre. Nous ne sommes pas prêts à être partie à la création d'une main-d'oeuvre à deux paliers et d'une société à trois paliers où les jeunes n'ont pas d'emploi et où les travailleurs du pays sont drainés financièrement au profit de l'élite par le moyen de subventions gouvernementales.

Pour protéger les emplois des travailleurs et les services aux petites localités du Canada et du Manitoba, il est selon nous essentiel que la loi comporte des mesures correctrices visant à assurer la protection du consommateur et de la main-d'oeuvre.

Nous croyons fortement que le code national de sécurité régissant les heures de travail, l'entretien obligatoire, l'assurance obligatoire et d'autres facteurs de sécurité devrait entrer en vigueur avant l'adoption des projets de loi C-18 et C-19 modifiés. Nous en aurons plus à dire au moment des recommandations, monsieur le président.

Nous nous préoccupons de la répartition du transport est-ouest de biens et de services dans notre pays par le rail

[Text]

railway and road transport. American carriers in rail and road transport continue to gear up and prepare for their easy entry into Canada, for an expansion of their promotion of the north-south flow of U.S. goods into Canada and Canadian goods out of Canada as a back-haul. This system will destroy the already delicate balance in regional development in Canada. Communities in our country rely on the east-west flow of goods and services for revenue and economic survival.

We are opposed to the competitive line rates. They pave the way for U.S. railways to easily pick out Canadian markets of their choosing, and as a result there will be an erosion of revenues which normally would be made by Canadian carriers.

Contractual running rights: We are opposed to the confidential contracts and running rights in the joint-track usage provisions of the legislation. It allows one railway to use the right of way, tracks and terminals of another railway to run trains of the predator to service the confidential contractors. I emphasize the use of terminals. It has not been exposed yet. Because of the intermodal expansion of CN and CP Rail, we feel these two modes of transportation are in jeopardy in Canada. This is a dangerous practice, which will encourage abuse and promote fraud, dishonesty and double dealing. It will devastate the confidence of the public and the workers. These practices will create confrontational negotiations between unions and industry which will result in the disruption of services on an ongoing basis.

This is catching up to them in the United States. This band-aid approach to two-tier systems and the roll-backs have created havoc in the labour relations fields in the United States. Last week *Business Week* showed that very subject.

The end result will be that Canadian railways might take advantage of increasing their applications to abandon branch lines as well as main lines, thus leaving the provincial governments to pick up the costs of operating a regional right of way. It is something which has not been exposed to the general public. It is possible the Canadian taxpayer will be subject to picking up all the tabs, the same as on our highways, on the infrastructure of railway right of ways only, without any carriage rights. It scares the hell out of us.

Implications for the provincial and federal governments: We believe provincial and federal government tax revenues will be drastically reduced as workers in Canada earn less and as American transport carriers in rail take advantage of these provisions. Reduced tax revenues will also result from erosion of the east-west flow of Canadian goods.

Mr. Chairman, we are aware of the federal government's approval in 1986, allowing CN to sell the Stettler subdivision in Alberta to a private operator. Under the

[Translation]

et par la route. Les transporteurs routiers et ferroviaires américains continuent de se préparer à leur entrée facile au Canada, à l'expansion de leur promotion du flux nord-sud de marchandises américaines au Canada et de marchandises canadiennes au retour. Ce système détruira l'équilibre déjà délicat du développement régional au Canada. Les localités de notre pays ont besoin de la circulation est-ouest de biens et de services pour assurer leurs revenus et leur survie économique.

Nous sommes opposés aux prix de ligne concurrentiels. Ils ouvrent la voie aux chemins de fer américains désireux de se choisir des marchés canadiens; il y aura en conséquence érosion des revenus qui devraient normalement revenir aux transporteurs canadiens.

Droits de circulation: nous sommes opposés aux contrats confidentiels et aux droits de circulation qui comportent les dispositions sur l'utilisation conjointe des voies. Ces dispositions permettent à un chemin de fer d'utiliser l'emprise, les voies et les terminaux d'un autre chemin de fer pour desservir les entrepreneurs confidentiels. Je souligne l'utilisation des terminaux. On n'en a pas encore parlé. En raison de l'expansion intermodale du CN et de CP Rail, nous croyons que ces deux modes de transport sont en danger au Canada. C'est là une pratique dangereuse, qui encouragera les abus et favorisera la fraude, la malhonnêteté et la duplicité. Elle réduira à néant la confiance du public et des travailleurs. Ces pratiques entraîneront des négociations conflictuelles entre les syndicats et l'industrie qui aboutiront à la perturbation permanente des services.

C'est ce qui arrive aux États-Unis. Cette démarche à courte vue, les systèmes à deux paliers et les coupures, ont semé le chaos dans le domaine des relations de travail aux États-Unis. La semaine dernière, *Business Week* traitait de ce sujet.

En fin de compte, les chemins de fer canadiens pourraient profiter de l'occasion pour augmenter leurs demandes d'abandon d'embranchements, aussi bien que de lignes principales, ce qui obligerait les gouvernements provinciaux à assumer le coût d'exploitation d'une emprise régionale. C'est là un point qui n'a pas été mentionné au grand public. Il est possible que le contribuable canadien se trouve dans l'obligation de payer toutes les factures, comme dans le cas des routes, pour l'infrastructure des emprises de chemin de fer uniquement, sans droits de transport. Cela nous fait très peur.

Implications pour les gouvernements fédéral et provinciaux: nous croyons que les recettes fiscales des gouvernements fédéral et provinciaux seront dramatiquement réduites, car les travailleurs canadiens gagneront moins, et les transporteurs ferroviaires américains tireront parti de ces dispositions. La réduction des recettes fiscales découlera également de l'érosion du mouvement est-ouest de marchandises canadiennes.

Monsieur le président, nous sommes au courant du fait que le gouvernement fédéral a approuvé en 1986 que le CN vende la subdivision Stettler, en Alberta, à un

[Texte]

provisions of the legislation, this experiment in railroading, operating on CN-CP rights of ways, will be disastrous to the safety of the public, particularly with the ever-increasing transportation of dangerous and hazardous commodities in rail.

The Canadian National Railway was created as a result of bankrupt regional railways, and in our view to turn the clock back will be a major mistake. Recently we have learned that an allowed experiment is being considered for Quebec, if it has not already been implemented.

We remind you of the recommendations on safety outlined in the Foisy commission of inquiry into the Hinton train collision, as well as the directive on safety issued to the railways by the Hon. Don Mazankowski, Minister of Transport at the time. We have learned that by April 1 the railways will be implementing some of those restrictions. We cannot have it talking about safety in the manner we have heard from the Foisy report and from the Minister of Transport of that day. On the other hand, now we are going to implement Bill C-18 and Bill C-19 without the implementation of some safety regulations throughout the railway system, the airline industry, and trucking.

• 1610

Both levels of government have assured Canadians that the Transportation of Dangerous Goods Act and regulations will cover such areas as environmental, public, and labour safety. However, another Mississauga can still happen not only within rail transport of dangerous commodities but also in the road transport field. We are fearful that because of the high cost of insurance the general public will be compromised. We request total uniformity between the two levels of government on compulsory insurance coverage and compulsory maintenance safety checks of trucks.

Free trade: On January 5, 6, and 7, 1987, the Canadian Trucking Association and the American Trucking Association met in Washington for the first time in seven years. We are informed an additional meeting was held on March 12 and 13 in either Montreal or Toronto. From press reports, we gather the American trucking giants have pressured the Canadian Trucking Association to ease off their opposition to the deregulation of the trucking industry in Canada.

The meetings between the two trucking associations are being held in the background of bilateral free trade negotiations between Canada and the U.S. During the meeting in Washington, the press reported the two associations were briefed by William S. Merkin, the deputy assistant U.S. trade representative.

It will be of interest to see how the American legislation will treat our Canadian truckers in the areas of safety, taxes, weight restrictions, hours of work, entry

[Traduction]

entrepreneur privé. Dans le cadre des dispositions du projet de loi, cette expérience ferroviaire, roulant sur les emprises du CN et du CP, sera désastreuse pour la sécurité du public, surtout compte tenu de la croissance constante du transport de marchandises dangereuses par rail.

Les Chemins de fer nationaux du Canada ont été créés par suite de la faillite des chemins de fer régionaux; selon nous, ce serait une erreur considérable que de revenir en arrière. Récemment, nous avons appris qu'une expérience est à l'étude pour le Québec, si elle n'est pas déjà en route.

Nous vous rappelons les recommandations de la commission d'enquête Foisy sur la collision ferroviaire de Hinton en matière de sécurité, de même que la directive sur la sécurité communiquée aux chemins de fer par l'honorable Don Mazankowski, alors ministre des Transports. Nous avons appris qu'à compter du 1^{er} avril, les chemins de fer appliqueront certaines de ces restrictions. Cela n'est pas possible si l'on parle de sécurité comme le faisait le rapport Foisy et comme le faisait le ministre des Transports de l'époque. D'autre part, nous allons maintenant adopter le projet de loi C-18 et le projet de loi C-19 sans mettre en vigueur certains règlements touchant la sécurité du réseau ferroviaire, de l'industrie aérienne et du camionnage.

Les deux paliers de gouvernement ont déclaré aux Canadiens que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses couvrira des domaines comme la sécurité de l'environnement, du public et de la main-d'oeuvre. Toutefois, un autre Mississauga peut toujours se produire non seulement à l'égard du transport des marchandises dangereuses par rail, mais aussi par la route. Nous craignons que le coût élevé de l'assurance ne mette en danger le grand public. Nous demandons l'uniformité totale entre les deux paliers de gouvernement sur l'assurance obligatoire ainsi que sur la vérification et l'entretien obligatoire des camions.

Libre-échange: Les 5, 6 et 7 janvier 1987, l'Association canadienne du camionnage et l'*American Trucking Association* se réunissaient à Washington pour la première fois en sept ans. On nous apprend qu'il y a eu une autre rencontre les 12 et 13 mars soit à Montréal, soit à Toronto. D'après les reportages de la presse, nous croyons comprendre que les géants américains du camionnage ont fait des pressions sur l'Association canadienne du camionnage pour qu'elle réduise son opposition à la déréglementation du camionnage au Canada.

Les rencontres entre les deux associations de camionnage se font sur l'arrière-plan des négociations bilatérales sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Au cours de la rencontre de Washington, la presse signale que les deux associations ont été renseignées par William S. Merkin, adjoint du représentant commercial américain.

Il sera intéressant de voir comment les lois américaines traiteront les camionneurs canadiens dans le domaine de la sécurité, des taxes, des restrictions de poids, des heures

[Text]

requirements and so forth. The vulnerability of the Canadian trucking industry is not any different from the Canadian railways.

The north flow of American truckers with American goods and Canadian goods as a back-haul south will also create a strain on the durability of Canadian trucking companies in trying to compete against the giants like Yellow Freight Systems of Kansas, with consolidated revenues of \$1.7 billion U.S. The Canadian market has only so much freight and Canadians can only consume and purchase so many goods. To allow the easy entry provisions of Bill C-19 to come into effect is simply a rain-check on financial disasters for many Canadians.

Before we go on to the next paragraph, I am sure you will want to hear these statistics. On Sunday, March 15, the TV commentary *60 Minutes* ran a documentary on safety and deregulation of the trucking industry in the U.S. In an interview with Mr. John Gosselin, the Tennessee director of transport of the Public Service Commission of Tennessee, he stated over a one-year period the state could only stop 7% of the total traffic of trucks travelling through the state. Out of the 7%, 72% of the trucks stopped and given a full safety check and inspection were taken off the road as unworthy and dangerous to the travelling public.

In *The New York Times* report of December 7, 1986, U.S. safety experts report because of cut-throat competition, truck companies and independent owner-operators have a tendency to save time on schedules by running around highway check points, ignoring speed laws, ignoring maintenance and cutting corners on safety. As a result of all this, the Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation in the U.S. reported the number of accidents involving trucks nationwide rose to 39,030 from 31,628 in 1983 to 1985 periods, an increase of 23.4% in trucking accidents. The U.S. Federal Highway Administration Bureau of Motor Carrier Safety reports shows injuries in truck-related accidents rose to 29,149 from 25,779 in the years 1982 and 1984.

• 1615

In Connecticut, Governor William A. O'Neill in August 1986 declared a state emergency on a state highway after 17 tractor-trailer accidents resulted in nine deaths over the June-July period. The governor simply put on state troopers to start stopping and cracking down on unsafe vehicles.

Recent articles in *Transport Business* reveal that in 1980 there were 18,000 Interstate Commerce Commission

[Translation]

de travail, des exigences d'entrée et ainsi de suite. La vulnérabilité de l'industrie canadienne du camionnage ne diffère pas de celle des chemins de fer canadiens.

Le flux vers le nord de camionneurs américains porteurs de marchandises américaines vers le nord et de marchandises canadiennes vers le sud rendra également difficile aux entreprises canadiennes de camionnage de faire concurrence à des géants comme *Yellow Freight Systems* du Kansas, dont les recettes globales atteignent 1.7 milliard de dollars américains. Il y a une limite à la quantité de marchandises qui peuvent être transportées dans le marché canadien tout comme il y a une limite à ce que peuvent consommer et acheter les Canadiens. Permettre l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi C-19 touchant la facilité d'accès n'est qu'une façon de remettre à plus tard des désastres financiers pour de nombreux Canadiens.

Avant de passer au paragraphe suivant, je suis certain que vous voudrez entendre les statistiques suivantes. Le dimanche 15 mars, l'émission de télévision *60 Minutes* présentait un documentaire sur la sécurité et la déréglementation du camionnage aux États-Unis. M. John Gosselin, directeur des transports de la Commission de la Fonction publique du Tennessee a déclaré que sur une période d'un an, l'État ne pouvait arrêter que 7 p. 100 du nombre total de camions qui se déplaçaient dans les limites de l'État. Sur ces 7 p. 100, 72 p. 100 des camions arrêtés et soumis à une vérification complète de sécurité ont été déclaré inaptes à rouler et dangereux pour le public voyageur.

Dans le *New York Times* du 7 décembre 1986, les experts américains en matière de sécurité signalent qu'en raison de la concurrence féroce, les entreprises de camionnage et les propriétaires exploitants indépendants sont portés à épargner du temps en contournant les contrôles routiers, en ne tenant pas compte des limites de vitesse, en négligeant l'entretien et en prenant des raccourcis en matière de sécurité. En conséquence, le Comité du Sénat américain sur le commerce, la science et les transports signale que le nombre d'accidents impliquant des camions à l'échelle du pays est passé de 31,628 en 1983 à 39,030 en 1985, soit une augmentation de 23.4 p. 100. Le Bureau américain de la sécurité des transports routiers relevant de l'administration fédérale des routes signale que les blessures dues à des accidents impliquant des camions sont passées de 25,779 à 29,149 entre 1982 et 1984.

Au Connecticut, le gouverneur William A. O'Neill a déclaré l'état d'urgence en août 1986 sur une route à grande circulation à la suite de 17 accidents provoqués par des tracteurs à remorque ayant entraîné la mort de neuf personnes au cours des mois de juin et juillet. Le gouverneur a simplement fait appel à la police d'État pour qu'elle vérifie les véhicules ne respectant pas les règles de sécurité.

De récents articles dans *Transport Business* révèlent qu'en 1980 il y a eu 18,000 transporteurs américains

[Texte]

regulated American carriers. After five years of deregulation, 30,000 truckers for hire were in business. It is unfortunate that the information does not break down the influx of carriers as to individual companies, individual owner-operators or independents. However, cutthroat rates were the call of the day. Shippers, one could say, were actually auctioning their loads to the lowest bidder. In addition, the American deregulations allowed the expansion of the private carrier to go into for-hire trucking and also to back-haul.

A recent *Fortune* U.S. survey shows that carriers accounting for 25% of general U.S. freight revenues have gone out of business. This survey also shows that the truck insurance rates in the U.S. have sky-rocketed, with some carriers paying rate increases of 500% or more. We can only speculate that the reason for the high insurance rate is that the vehicle maintenance was neglected and public safety compromised.

Mr. Chairman, we oppose the three-year sunset provision in Bill C-19, which will allow a Canadian or a U.S. citizen at the end of that period to acquire a national extraprovincial operating authority to transport anything and everything through Canada. Again we are fearful that public worker safety and rights will be compromised as a result of the dangerous practice.

Canadian trucker companies are presently expanding their owner-operator capability, forcing many individual workers to invest up to \$100,000 to attract or to maintain a job. These individuals work long hours in order to meet their personal financial commitments. We are fearful that easy entry, among other things, will shift the financial investment on the backs of the workers, who can ill afford the investment.

For your information, on September 19, 1983, during the time that Manitoba's task force was looking into trucking, we presented a brief on those very long hours of work and so on to that inquiry. We made a number of recommendations, which will apply here, Mr. Chairman. We call on you to recommend:

(a) That the federal Minister of Labour and/or Transport immediately cancel all permits extending the present hours of work issued to any company.

(b) That the federal Minister of Transport be called upon to introduce regulations making it compulsory for every tractor unit operating within Canada to be installed with a tach-clock system controlled by a government seal—that is to eliminate cheating—administered by the provincial weigh-scale staffs, with tach cards and seals to be replaced by the provincial weigh-scale staffs and forwarded to the federal labour standards department. Any violation of

[Traduction]

relevés de la Commission du commerce inter-état. Après cinq années de déréglementation, 30,000 camionneurs étaient sur le marché. Il est regrettable que les renseignements fournis ne ralentissent pas l'arrivée des transporteurs à titre de compagnies privées, de propriétaires exploitants privés ou d'indépendants. De ce fait, la concurrence des prix était acharnée. Les expéditeurs, pourrait-on dire, mettaient en fait leur chargement aux enchères et leur accordaient au moins 10 ans. De plus, les déréglementations américaines ont permis aux transporteurs privés d'élargir leurs services à la location de camions et au remorquage.

Selon une enquête américaine de *Fortune*, les faillites des transporteurs correspondent à 25 p. 100 des recettes générales américaines de fret. Cette enquête indique également que les taux d'assurance-camion sont montés en flèche aux Etats-Unis, l'augmentation pour certains transporteurs étant de 500 p. 100 ou davantage. Nous ne pouvons que supposer que cette augmentation des taux d'assurance est due au fait que l'entretien des véhicules a été négligé et que la sécurité publique a été menacée.

Monsieur le président, nous nous opposons à la disposition des trois ans contenus dans le projet de loi C-19, qui permettra à tout citoyen canadien ou américain d'obtenir après cette période un permis d'exploitation nationale extra-provinciale lui permettant de transporter n'importe quoi dans tout le Canada. Nous craignons encore une fois que la sécurité et les droits des travailleurs publics soient menacés du fait de cette pratique dangereuse.

Les entreprises de camionnage augmentent actuellement leur capacité de propriétaires exploitants, obligeant les travailleurs à investir jusqu'à 100,000\$ pour obtenir ou maintenir un emploi. Ces personnes sont obligées de faire de longues journées pour pouvoir faire face à leurs engagements financiers. Nous craignons que cette facilité d'accès oblige, entre autre chose, les travailleurs à assurer cet investissement, alors qu'ils n'en ont guère les moyens.

A titre d'information, le 19 septembre 1983, lorsque le groupe de travail du Manitoba étudiait la question du camionnage, ils nous ont présenté un mémoire sur ces longues journées de travail et autres, dans le cadre de l'enquête. Nous avons fait un certain nombre de recommandations qui vont être appliquées ici, monsieur le président. Nous vous demandons donc de recommander:

a) Que le ministre fédéral du Travail et/ou des Transports annule immédiatement toutes les autorisations accordées aux entreprises pour qu'elles puissent prolonger leurs journées de travail.

b) Qu'on demande au ministre fédéral des Transports d'instaurer des règlements rendant obligatoire pour chaque tracteur utilisé au Canada l'installation d'un système de vérification portant le sceau du gouvernement—pour éviter que l'on triche—administré par le personnel provincial des poids publics, les cartes et les sceaux de ces machines devant être remplacés par ce personnel provincial des poids publics et envoyés au

[Text]

hours of work will result in heavy fines and grounding of a tractor unit for a period of two months.

(c) Calling upon the federal Minister of Labour and the federal Minister of Transport to introduce one-year log books, with the individual operator's social insurance number on the said document to be issued by Revenue Canada and the said log book to accompany his tax return. Last year in Vancouver we presented a short document to the Minister of Transport and provincial Ministers calling for these revenue provisions to be really looked at because we are not sure who is going to pay in the end.

(d) That the commercial truck plates be discontinued—that is the private carriers.

(e) That farmers operating under farm plates must not be allowed to transport general freight or dangerous goods, for obvious reasons. They have enough difficulty in financial restraints.

(f) That the present law be enforced by calling on the PSV and CP authorities to be operated by a company-owned truck fleet and not expand into the easy-entry approach of owner-operators and so on.

(g) That the federal Minister of Labour introduce regulations to reduce the present hours of work in the highway trucking industry.

[Translation]

ministère fédéral des Normes de travail. Toute violation de la durée de la journée de travail entraînera de fortes amendes et l'immobilisation du tracteur pour deux mois.

c) Qu'on demande au ministre fédéral du Travail et au ministre fédéral des Transports d'instaurer des carnets de route valables d'une année, portant le numéro d'assurance-sociale de l'exploitant, délivrés par Revenu Canada. Ce carnet de route devra accompagner la feuille d'impôt de l'exploitant. L'année dernière à Vancouver, nous avons présenté un bref document au ministre des Transports et aux ministres provinciaux demandant d'envisager sérieusement ces dispositions fiscales parce que nous ne savons pas vraiment qui va payer en définitive.

d) Que l'on mette un terme aux plaques commerciales pour les camions—pour les transporteurs privés.

e) Que les agriculteurs qui ont une plaque d'immatriculation d'exploitants agricoles n'aient pas l'autorisation de transporter toutes sortes de marchandises ou des produits dangereux, pour des raisons bien évidentes. Ils ont suffisamment de difficulté d'ordre financier.

f) Que l'on applique la loi actuelle en demandant aux responsables de PSV et de CP de mettre sur pied un parc de camions possédés par la compagnie et de ne pas se lancer dans les opérations de propriétaires exploitants faciles à obtenir, etc.

g) Que le ministre fédéral du Travail mette au point des règlements visant à réduire la journée de travail pour les entreprises de camionnage fréquentant les routes à grande circulation.

• 1620

Subparagraph 7(3)(a)(vi) of Bill C-19 makes a gesture for a provision which will allow interested persons or workers to object and provide evidence that would satisfy the board of transport in the province not to issue a running authority. However, this provision does not meet the concerns of workers because the fit and able provisions of the legislation override any argument by the general public or a group of workers that an authority to operate in extra-provincial trucking will adversely affect their well-being.

It is the ongoing easy entry approach of the legislation which will eventually adversely affect the workers and the general public. In this regard, we recommend that the reverse onus not be implemented. We also recommend that the provincial and federal governments adopt a policy for transport boards to have new carriers prove that the market for their services is required and that the public and workers interests will be protected.

Mergers and privatization are part and parcel of deregulation of the transportation industry. These two segments of the strategy are adversely affecting workers. I

Le sous-alinéa 7(3)a)(vi) du projet de loi C-19 fait un pas dans la direction de proposer une disposition qui permettra aux personnes ou aux travailleurs concernés de s'opposer et de fournir des preuves suffisantes à la Commission des transports de la province pour qu'elle n'accorde pas d'autorisation permanente. Cependant, cette disposition ne répond pas aux préoccupations du travailleur parce que les dispositions législatives en vigueur ont préséance sur tout argument du public ou d'un groupe de travailleurs voulant prouver que l'autorisation d'exploiter l'entreprise de camionnage extra-provinciale leur sera nuisible.

C'est en fait la facilité d'accès permanent offert par la législation qui risque d'avoir un effet négatif pour les travailleurs et pour le public en général. À cet égard, nous recommandons que l'on n'applique pas la preuve inversée. Nous recommandons également que les gouvernements provincial et fédéral adoptent une politique pour les commissions des transports obligeant les nouveaux transporteurs à prouver qu'il existe un marché pour leurs services et qu'ils respecteront les intérêts du public et des travailleurs.

Les fusions et la privatisation font partie de la déréglementation du secteur des transports. Ces deux possibilités jouent contre les travailleurs. J'ai attiré votre

[Texte]

draw to your attention to the fact that CN's action in privatizing a CN route in December 1986 has had an adverse effect on the work force. In the February 1987 issue of *Transport Business*, it shows that the intention is to reduce the work force by combining all the trucking subsidiaries of CN from a work force of 4,000 to approximately 2,000. The matters of pension, rates of pay, and job loss continue to be an issue between our union and the new company.

In addition, the unemployment crisis in Canada continues to grow to a dangerous level in every province. More and more, young Canadians are unemployed and they may never know what it feels like to have a job. Many more unemployed workers are now becoming homeless as well. These armies of men and women are like a bundle of dried-out bush ready to be lit. We draw to your attention the line-up in 1986 at Wonderland Ontario when American Motors Canada Inc. opened it for applications to approximately 3,000 jobs. It was reported that the line-up stretched for three kilometres.

The terminal network of the American trucking giants within the U.S. simply overpowers any Canadian trucking company and cannot be matched. American trucking companies are already expanding into Canada and have exposed their identity by establishing terminals in Canada. The advantage is that major cities in Canada are within approximately two hours of the Canada-U.S. border. Roadway Express, one of America's biggest carriers, which showed operating revenues of approximately \$2 billion in 1984, has expanded its terminal network in Canada and they are vigorously advancing the flow of goods along the north-south pattern.

Other American companies are purchasing Canadian companies. *Transport Business* magazine shows an increasing pattern establishing. For example, in the March 1987 issue it stated that APA Transport Corp. of North Burgen, New Jersey had advised Investment Canada of its acquisition of two eastern Canadian motor carriers, Sanborns Motor Express Ltd. of Armdale, Nova Scotia and Dorval, P.Q., and O'Donnell's Express Ltd. of St. John's and Moncton. Moreover, we have learned that in 1986 Yellow Freight Systems of the U.S. purchased International Carriers Ltd. and two of its subsidiaries in Ontario, which resulted in the lay-off of 60 Windsor-based employees. We suggest that these kinds of incidents are the tip of the iceberg, and Canada cannot allow them to continue without safeguards to protect workers and communities.

With reference to airlines, the recent rash of take-overs in the Canadian airline industry will have an adverse effect similar to that dealing with Canadian trucking and its privatization. *U.S. Today* dealt with this in one issue, and they said that it had to be straightened up or they will be re-regulated, which is what the hell should happen.

[Traduction]

attention sur le fait que les tentatives du CN de privatiser un itinéraire en décembre 1986 avait eu un effet négatif pour les travailleurs. Dans son numéro de février 1987, *Transport Business* indique que l'opération avait pour objectif de réduire la main-d'œuvre en fusionnant toutes les filiales de camionnage du CN et réduisant l'effectif de 4,000 à environ 2,000. La retraite, les tarifs de rémunération et les pertes de travail continuent à être discutés entre notre syndicat et la nouvelle compagnie.

De plus, la crise du chômage au Canada continue à se faire plus vive dans toutes les provinces et à atteindre un niveau dangereux. De plus en plus, de jeunes Canadiens se trouvent sans emploi et risquent de ne jamais savoir ce que c'est que de travailler. De plus en plus de chômeurs qui se retrouvent sans domicile. On peut comparer tous ces hommes et toutes ces femmes à un fagot de bois très sec près à s'enflammer. Nous avons attiré votre attention sur la file d'attente qu'il y avait en 1985 à Wonderland Ontario lorsque *American Motors Canada Inc.* a proposé environ 3,000 emplois. On dit qu'elle dépassait les trois kilomètres.

Le réseau des terminus des géants du camionnage américain aux États-Unis dépasse simplement le réseau de toute entreprise de transport canadienne et ne soutient pas la comparaison. Les entreprises de camionnage américaines s'étendent déjà au Canada et se sont faits connaître en créant des terminus à l'intérieur du Canada. Il y a un avantage, c'est que la plupart des villes canadiennes à environ deux heures de la frontière canado-américaine. *Roadway Express*, l'un des des plus gros transporteurs américains, a eu environ 2 milliards de dollars de recettes d'exploitation en 1984 et étend son réseau de tête de ligne au Canada. Il transporte de plus en plus de marchandises sur la ligne nord-sud.

D'autres transporteurs américains achètent des entreprises canadiennes. Le magazine *Transport Business* indique que cette tendance se généralise. Par exemple, dans son numéro de mars 1987, il déclare que *APA Transport Corp.* de North Burgen au New Jersey a informé *Investment Canada* qu'il avait acquis deux des transports routiers de l'est du Canada, à savoir *Sanborns Motor Express Ltd.* d'Armdale en Nouvelle-Écosse de Dorval, Québec et de *O'Donnell's Express Ltd.*, de St-John de Moncton. De plus nous avons appris qu'en 1986 que *Yellow Freight Systems* de États-Unis a acheté *International Carriers Ltd.*, et deux de ses filiales en Ontario ce qui a entraîné le licenciement de 300 employés résidant dans la région de Windsor. Il nous semble que ce genre d'incident constitue la pointe de l'iceberg, et le Canada ne peut pas permettre que cela continue sans prendre des mesures protectives pour ses travailleurs et pour ses localités.

Pour ce qui est des compagnies aériennes, la récente vague des prises de contrôle dans le secteur canadien des compagnies aériennes a eu des effets néfastes un peu comme pour les entreprises de camionnage canadienne qui ont été privatisées. Le magazine *U.S. Today* a traité de la question dans un de ses numéros, et a jugé qu'il fallait

[Text]

In the case of *People Express*, the prodigy of air deregulation simply amplifies our concerns of mergers, take-overs and deregulation in transportation. Moreover, the two-tier wage system in the U.S. has caused dissension among workers, which will lead into a confrontation between the union and the airlines as lower-paid workers fight to achieve the higher rates of pay during negotiations. As I said before, this is already happening. This band-aid approach simply does not work.

• 1625

The Chairman: You have five more minutes, Mr. Cerilli.

Mr. Cerilli: All right. Reports from the U.S.—

The Chairman: No questions if you go the full five minutes, and that would be unfortunate.

Mr. Cerilli: Yes. I will give you all that.

The Canadian ports and seaway: The lack of financial commitment to maintain and rebuild a decaying seaway to sustain Canada's commitment to the movement of Canadian wheat and potash is critical, unless the government is committed to a southward movement of these goods through the U.S. I believe, Mr. Chairman, we need some financial will to put that seaway together, as other ports like Churchill will be a thing of the past, and east-west ports will suffer as well.

Concentration of corporate power: I think you people must have read for yourselves what is happening in society today when corporate power reaches monopolistic proportions in our country. We are fearful they will influence the governments of the day, and they will do what they please in moving from one region to another. So I will let you read that for yourselves.

Conclusion: As stated at the very beginning, the legislation ignores the two equal parties, the public and the workers, and as such we seek a remedy which would take into account any adverse impact on a community or group of workers.

Mr. Justice Freedman, in his report in 1965, made some very interesting observations. If you turn to page 15, I will read one of the concepts:

We are confronted with the problems of how to deal with displacement and dislocation, with the need for retraining, with the development of new skills, with the survival of an enterprise and the investment of new capital, with material and human losses, and with the

[Translation]

mettre de l'ordre à cette situation sans quoi il faut procéder à une nouvelle mise en place de la réglementation, ce qui devrait bien évidemment arrivé.

Dans le cas de *People Express*, le prodige de la déréglementation aérienne a simplement augmenté nos préoccupations quant aux fusions, aux prises de contrôle et à la déréglementation des transports. De plus, le système de salaire à deux niveaux qui est en vigueur aux États-Unis a entraîné des dissensions parmi les travailleurs, qui conduiront à un conflit entre les syndicats et les compagnies aériennes; les travailleurs les moins payés essayant d'obtenir les rémunérations les plus élevées au cours des négociations. Comme je l'ai déjà dit, c'est ce qui se produit déjà. Cette politique de replâtrage ne fonctionne tout simplement pas.

Le président: Il vous reste cinq minutes, monsieur Cerilli.

M. Cerilli: Très bien. Les rapports en provenances des États-Unis. . .

Le président: Il n'y aura pas de question si vous parlez pendant les cinq minutes et ce serait dommage.

M. Cerilli: Oui. Je vous donnerai tout ce temps.

Les ports et les voies maritimes du Canada: L'absence d'engagement financier pour l'entretien et la reconstruction de la voie maritime qui est en train de se détériorer et pour permettre au Canada de répondre à ses engagements de transport du grain et de la potasse canadiens est un problème très important, à moins que le gouvernement ne veuille que ces marchandises soient transportées vers le Sud par les États-Unis. Je crois, monsieur le président, que nous avons besoin d'argent pour remettre en état cette voie maritime, étant donné que d'autres ports, comme Churchill, vont disparaître et que des ports de l'Est et de l'Ouest vont également en souffrir.

Concentration des pouvoirs des entreprises: Je pense que vous avez vous-même lu ce qui se passe dans notre société actuelle, vous savez que dans notre pays le pouvoir des entreprises atteint des proportions de monopole. Nous craignons que ces entreprises n'influencent le gouvernement du moment et qu'elles fassent ce qui leur plaira en se déplaçant d'une région à l'autre. Je vous laisse donc le lire.

Conclusion: Comme je l'ai dit au début, la loi ignore les deux parties égales, le public et les travailleurs, et à ce titre, nous demandons réparation et nous voulons que l'on prenne en compte les répercussions négatives de ces mesures sur les localités et les groupes de travailleurs.

Le juge Freedman, dans son rapport, en 1965, a fait quelques observations très intéressantes. Si vous regardez à la page 15, je vais vous lire d'une de ces idées:

Nous avons à trouver des solutions au problème du déplacement et du déménagement, aux besoins de recyclage, à la création de nouvelles compétences, à la survie des entreprises et à l'investissement de capitaux frais, aux pertes matérielles et humaines et à la question

[Texte]

question of how to distribute new benefits between wages, social welfare and leisure.

These are complex and rapidly changing issues which cannot be tackled successfully unless there is first a mutual concern and mutual recognition of the legitimate role of each party. Second, there is a realization that neither the responsibility for nor the cost of the adjustment can be imposed solely upon one of the parties, or left to fall upon the weak. Third, there is a comprehension of the need for objective analysis, for information, for prior study, for consultation and forward planning, for remedies that deal with realities.

Dr. John T. Deutsch, Chairman, Economic Council of Canada.

Mr. Justice Freedman simply said:

There is much wisdom in the words above quoted, and the Commission is pleased to adopt them as the basis of its approach to the problem now being considered.

We also concur, of course.

Our final recommendations:

(1) Total enforcement of safety regulations, hours of work and manifests of the transportation of dangerous commodities, as previously suggested, through a computerized system by the federal and provincial governments at weigh-scale checkpoints throughout Canada. You already have that infrastructure in place in each province.

(2) Delete the clauses that provide for confidential contracts and their implementation under this legislation or any other legislation. Further, provide that no provision will appear in legislation or regulation that will reduce services to a Canadian community or result in additional costs to a Canadian community, or would result in the lay-off of employees or a reduction in pay or benefits for employees.

(3) No running rights of a Canadian railway will be compromised to accommodate a contract by a carrier with any shipper.

(4) Implementation of our recommendations (a) to (g) noted on pages 8 and 9 of this brief.

(5) Delete the reverse-onus provision of the fit and able criteria for entry into transportation to retain the public convenience and necessity test for extra-provincial and intra-provincial trucking running authority licences for new-entrant applications to prove their need. This might apply to other means of transportation.

[Traduction]

de la distribution des nouveaux bénéfices entre les salaires, l'assistance sociale et les loisirs.

Ce sont des questions complexes et en évolution constante que l'on ne pourra pas résoudre véritablement si on ne se préoccupe pas tout d'abord mutuellement et qu'on ne reconnait pas mutuellement le rôle légitime de chaque partie. En deuxième lieu, il faut bien comprendre qu'on ne peut pas imposer uniquement à l'une des parties la responsabilité ou le prix de cette adaptation ni même la laisser à la charge de la plus faible des parties. Troisièmement, il faut comprendre qu'il y a un besoin d'analyse objective, d'informations, d'études préalables, de consultations et de planification à l'avance, de corrections répondant aux besoins de la réalité.

M. John T. Deutsch, président, Conseil économique du Canada.

Le juge Freedman dit simplement:

Ces déclarations que je viens de citer sont très sages et la commission est heureuse de les adopter comme point de départ pour tenter de résoudre le problème actuellement à l'étude.

Nous sommes bien sûr d'accord.

Nos dernières recommandations sont les suivantes:

(1) Nous demandons l'application intégrale des règlements de sécurité concernant la durée du travail et les manifestes de cargaison pour les matières dangereuses, comme cela a déjà été dit, grâce à un système informatisé entre les gouvernements fédéral et provinciaux existant à tous les points de contrôle du Canada que sont les ponts-bascule. Cette infrastructure existe déjà dans toutes les provinces.

(2) Nous demandons que soient supprimées les clauses autorisant la signature et la réalisation de contrats confidentiels en vertu de la loi en vigueur ou de tout autre texte législatif. De plus, nous demandons qu'aucune disposition ne figure dans la loi ou les règlements entraînant une diminution des services pour toute localité canadienne ou entraînant des frais supplémentaires pour ses habitants, ou encore entraînant le licenciement d'employés ou une diminution du salaire ou des avantages des employés.

(3) Aucun droit de transport d'une société canadienne de chemin de fer ne sera compromis pour permettre d'inclure un contrat d'un transporteur avec tout expéditeur.

(4) Nous demandons l'application de nos recommandations a) à g) figurant aux pages 8 et 9 de notre mémoire.

(5) Nous demandons que soit supprimée la disposition de la preuve inverse pour les critères d'admissibilité au secteur des transports pour conserver la preuve de la nécessité et de la commodité pour le public de toute licence autorisant le transport par camion à l'intérieur et à l'extérieur des provinces, pour toute nouvelle demande d'un nouveau transporteur qui devra prouver qu'il est

[Text]

Our political system is entrusted to ensure, Mr. Chairman, that one segment of society does not benefit at the expense of another, and furthermore that Canada, a country of which we can be proud, is willed to our children and their children's children. Do we have the political will and commitment to ensure this heritage and the equal distribution of scarce resources? Thank you, Mr. Chairman, and committee members.

• 1630

The Chairman: Thank you, Mr. Cerilli. You completely used up the full half-hour and the Chair is not going to allow any questions. Your brief is there.

Mr. Benjamin: This is fine.

The Chairman: It is good, he did. . . this is fine.

Mr. Taylor: He took his 30 minutes.

Mr. Cerilli: I am not arguing with it. No, I will not argue. This is how we started the last time. I think you guys have it in for me. You want to fight with me instead of finding out what the recommendations mean.

Mr. Taylor: We listened to you, but you took your 30 minutes.

Mr. Cerilli: Thank you. I noticed and I timed the other briefs. You have had ample time for briefs, and if you want to fight me, say so. Every time I come in here, I will not welcome you any more; I will just say we have a fight going. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. The next witness is the Manitoba Government Employees' Association.

Mr. Cerilli: Democracy at work.

The Chairman: Appearing on its behalf are Peter Olfert and George Burgen.

Mr. Peter Olfert (President, Manitoba Government Employees' Association): Mr. Chairman and members of the committee, my name is Peter Olfert and I am the president of the Manitoba Government Employees' Association. With me today is George Burgen, the research officer of our union.

I have a short brief, Mr. Chairman. I would like to just go through it and then I will be open to questions.

The Chairman: Go right ahead. We have your brief, but you have 10 or 15 minutes for any oral remarks you want to make.

Mr. Olfert: Thank you very much. I would like to begin by thanking the committee for the opportunity to appear and to make a presentation on the issue of deregulation.

[Translation]

nécessaire. Cela pourrait s'appliquer aux autres moyens de transport.

Notre système politique est conçu pour nous assurer, monsieur le président, qu'aucun groupe social ne bénéficie d'avantages aux dépens d'un autre groupe, et de plus, que le Canada, un pays dont nous pouvons être fiers, soit légué à nos enfants et aux enfants de nos enfants. Avons-nous suffisamment de volonté et d'engagement politique pour faire en sorte que cet héritage soit transmis et que les maigres ressources soient réparties également? Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité.

Le président: Merci, monsieur Cerilli. Vous avez épuisé votre demi-heure de parole et le président ne va pas vous autoriser aux questions. Nous avons votre mémoire.

M. Benjamin: C'est bien ainsi.

Le président: C'est bon, il a. . . c'est bien.

M. Taylor: Il a épuisé ses 30 minutes.

M. Cerilli: Je ne le conteste pas. Non, je ne veux pas contester la chose. C'est déjà comme cela que ça a commencé la dernière fois. Je pense que vous en avez contre moi. Vous voulez vous opposer à moi au lieu d'essayer de voir ce que veulent dire les recommandations.

M. Taylor: Nous vous avons écouté, mais vous avez parlé pendant 30 minutes.

M. Cerilli: Merci. J'ai bien suivi les autres exposés et je les ai chronométrés. Vous avez eu suffisamment de temps pour les mémoires, et si vous voulez vous opposer à moi, dites-le. Chaque fois que je viens ici, je ne verrai plus vos invitations d'un oeil bienveillant; je dirai que nous sommes en conflit. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup. Le témoin suivant est la *Manitoba Government Employees' Association*.

M. Cerilli: C'est ainsi que fonctionne la démocratie.

Le président: Peter Olfert et George Burgen sont ici pour représenter l'association.

M. Peter Olfert (président, Manitoba Government Employees' Association): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je m'appelle Peter Olfert et je suis le président de la *Manitoba Government Employees' Association*. J'ai à mes côtés George Burgen qui est le documentaliste de notre syndicat.

J'ai un court mémoire, monsieur le président. J'aimerais le parcourir rapidement afin de pouvoir passer ensuite aux questions.

Le président: Je vous en prie. Nous avons votre mémoire en main, mais vous avez 10 ou 15 minutes pour faire toutes les remarques que vous souhaitez.

M. Olfert: Merci beaucoup. J'aimerais commencer en remerciant le Comité de nous avoir donné la possibilité de comparaître devant lui et de lui parler de la question de la déréglementation.

[Texte]

While our members are not directly employed in the transportation industry, the Manitoba Government Employees' Association represents more than 20,000 public sector employees in the province who work in government departments, Crown agencies and corporations, educational facilities, hospitals and community health care facilities. Our members provide a diverse spectrum of public services to every corner of our vast province. These include health care and prevention services, education and training services, welfare administration, native support services, court services to northern Manitoba, local government support and municipal services, highway maintenance, safety and health services to the public and industry, public health inspection services, tourism and farm support services, etc.

We are of course aware that public sector services are not part of the transportation industry in the province of Manitoba. The important point we want to make in our presentation is that the transportation sector provides the critical infrastructure that makes it possible to deliver many of these public services on a reliable and efficient basis. In other words, if the transportation industry is adversely affected in our province, almost all other public sector services will be adversely affected and will become more costly to deliver.

Although there are important social and economic differences in the role played by the transportation industry in the United States and in Canada, some indication of how deregulation would impact on our province is apparent from reviewing the U.S. experience between 1978 and 1985. Analysts in the United States generally agree that under transportation deregulation, the following scenario unfolds: there is a dramatic increase in mergers, acquisitions and take-overs; there is a flood of new trucking and airline entrants into the market; safety is compromised as new airline and trucking entrants jam competitive routes, resulting in an increased number of accidents and traffic violations; railways and bus lines abandon low-volume routes; there is a large increase in bankruptcies within the industry; prices on high-volume routes are reduced; large shippers are able to negotiate lower freight rates, while prices paid by small shippers increase; prices on low-volume routes increase, with some routes being abandoned entirely; and there are massive layoffs in the industry.

Although the numbers and emphasis would be different, one might expect that under a deregulated transportation industry in Manitoba, a similar scenario would occur. Because of our sparse rural population and vast northern

[Traduction]

Bien que nos membres ne soient pas directement employés dans le secteur des transports, la *Manitoba Government Employees' Association* représente plus de 20,000 employés du secteur public provincial qui travaillent pour des ministères, des organismes et des sociétés de la Couronne, des établissements d'enseignement, des hôpitaux et des établissements de soins locaux. Nos membres représentent un échantillon assez varié de tous les services publics existant dans tous les coins de notre immense province. En effet, ils représentent les services d'hygiène et de prévention, d'enseignement et de formation, l'administration de l'assistance sociale, les services d'aide aux autochtones, les services juridiques pour la région nord du Manitoba, les services municipaux et d'aide au gouvernement local, l'entretien des grandes routes, les services de santé et de sécurité du public et de l'industrie, les services d'inspection de la santé publique, les services de tourisme et de soutien des agriculteurs, et cetera.

Nous sommes parfaitement conscients du fait que le secteur public ne fait pas partie du système des transports de la province du Manitoba. Ce que nous voulons faire valoir, c'est que le secteur des transports nous donne l'infrastructure indispensable pour nous permettre de fournir la plupart de ces services publics de façon efficace. En d'autres termes, si le secteur des transports est touché dans notre province, presque tous les autres services du secteur public le seront également et deviendront plus coûteux.

Bien qu'il y ait d'énormes différences sociales et économiques dans le rôle que joue le secteur des transports aux États-Unis et au Canada, on peut avoir une idée de l'effet qu'aura la déréglementation dans notre province en considérant l'expérience américaine entre 1978 et 1985. Les analystes américains s'accordent généralement pour dire que, en vertu de la déréglementation des transports, la situation évolue de la façon suivante: il y a une nette augmentation des fusions, des acquisitions et des prises de contrôle; il y a une invasion de nouvelles entreprises de camionnage et de transport aérien sur le marché; la sécurité est menacée du fait que les nouveaux transporteurs aériens et de camionnage se précipitent sur les itinéraires concurrentiels, occasionnant ainsi un plus grand nombre d'accidents et d'infractions aux règlements de la circulation; les chemins de fer et les autobus abandonnent les itinéraires où le fret est peu important; les faillites augmentent beaucoup dans le secteur; les prix sur les itinéraires où le fret est important diminuent; les gros expéditeurs peuvent négocier des prix de transport moins élevés alors que les prix payés par les petits expéditeurs augmentent; les prix sur les itinéraires où il y a peu de fret augmentent et certains itinéraires sont abandonnés purement et simplement; et il y a de nombreux licenciements dans le secteur.

Bien que le nombre de personnes concernées et l'importance de la chose ne serait pas la même, on pourrait s'attendre à ce que le même scénario se déroule si l'on déréglemente les transports au Manitoba. Du fait de

[Text]

land mass, however, almost all of our transportation routes would fall into the low-volume, small-shipper categories with respect to passenger and freight volumes. In contrast, just the opposite holds true in the United States. Most of its routes would be classified as high-volume or large-shipper routes. The adverse impact on transportation deregulation in Manitoba therefore would obviously be far more pronounced.

[Translation]

l'éparpillement de la population rurale et de la grande superficie de terres vers le Nord, presque tous les itinéraires de transport rentreraient dans la catégorie des petits expéditeurs, au volume de fret peu important, aussi bien pour ce qui est du nombre des passagers que du volume du fret. Aux États-Unis, par contre, c'est le contraire qui se produit. La plupart des itinéraires seraient classés itinéraires de gros transporteurs avec un volume élevé de fret. Les effets néfastes de la déréglementation des transports au Manitoba se ferait donc sentir bien davantage.

• 1635

A free trade agreement with the United States would compound the problem of deregulation in that the provincial government would no longer have the option to subsidize low-volume routes or small shippers. Even if exceptions to prohibition on subsidization were written into the agreement, governments would be reluctant to subsidize since all such government assistance would be politically unpopular in a totally market-driven economy.

Un accord de libre-échange avec les États-Unis métisserait le problème de la déréglementation parce que les gouvernements provinciaux n'auraient plus la possibilité de subventionner les itinéraires à faible volume ou les petits expéditeurs. Même si des exceptions à l'interdiction de subventionner figuraient dans l'accord, les gouvernements n'accorderaient pas volontiers de subventions étant donné que toute aide de l'État serait politiquement mal considérée dans une économie de marché.

The end result, of course, would be an uncertain, erratic transportation infrastructure which would adversely affect all sectors of Manitoba's rural and northern economy as well as public services. Air and trucking services under deregulation would become unreliable and unsafe as a result of a revolving cycle of new entrants and bankruptcies in the transportation market.

En définitive, bien sûr, on aurait une infrastructure des transports peu sûre qui toucherait tous les secteurs de l'économie rurale et du nord du Manitoba aussi bien que les services publics. Les services de transport aérien et de camionnage deviendraient, dans le cas d'une déréglementation, peu fiable et peu sûre à cause du mouvement des nouveaux arrivants et des faillites du marché des transports.

Unreliable and less frequent or slower air transport services to rural and northern Manitoba points would immediately translate into delays and higher costs for specialized medical care services where rural and northern residents must travel to Winnipeg. Northern courts and educational services similarly would become less efficient. All other travel on government business as well as freight shipments would similarly be adversely affected, more costly, and would generally slow down all public and business transactions.

Des services de transport aérien plus lents, moins fréquents et moins fiables à destination des zones rurales et du nord du Manitoba se traduiraient immédiatement par des retards et un prix plus élevé pour les services médicaux spécialisés lorsque les habitants des zones rurales et du nord doivent venir à Winnipeg. Les tribunaux du Nord et les services éducatifs seraient aussi moins efficaces. Tous les autres voyages d'affaires, pour le compte du gouvernement, aussi bien que les expéditions de fret, en souffriraient également, deviendraient plus coûteux et ralentiraient de façon générale les transactions publiques et commerciales.

The Nielsen task force on transportation agreed that the federal government's *Freedom to Move* proposals for transport deregulation were inadequate for the less-populated and developing areas. This typifies Manitoba. Our vast land mass, sparse population, and harsh climate have made the transportation sector a political, social, and economic necessity.

Le groupe de travail Nielson sur les transports avait admis que les propositions du gouvernement fédéral de laisser la déréglementation des transports se faire librement, n'étaient pas appropriées pour les régions moins peuplées et en cours de développement. Le Manitoba en est un exemple type. Nos vastes superficies, notre population éparse et notre climat rude ont fait du secteur des transports une nécessité politique, sociale et économique.

Canada's transportation policy must promote efficient public services and economic development in all parts of Canada. Strong links must be assured within and between all regions, not simply between major industrial centres. It must promote fair treatment for all users—large, small, rich and poor—maintaining the highest possible safety standards.

La politique des transports du Canada doit favoriser des services publics efficaces et le développement économique dans toutes les régions du Canada. Il doit y avoir des liens solides entre les différentes régions et à l'intérieur même de ces régions, et non pas simplement entre les grands centres industriels. Il faut faire en sorte que tous les usagers soient traités également—qu'ils soient importants,

[Texte]

The Manitoba Government Employees' Association urges the federal government to jointly with the provinces pursue a transport strategy that serves Canada's long-term social and economic goals:

- (1) Public ownership of the basic transportation infrastructure such as ports, roads, airports, traffic control and public ownership of key carriers in each of the transport modes.
- (2) Governments, through a national transportation agency, must regulate air, rail, trucking and bus services. Such an agency should be composed of regional representatives from consumer, labour and industry interests.
- (3) Application to provide or remove a service, or change frequency of service, must be assessed on the basis of public need and value. Stable, safe and reliable service must be a carrier's obligation under government regulation.
- (4) While there should be some market related price flexibility—for example, to provide discounts to fill excess capacity—pricing must be a sustainable to ensure long-term industry viability. Non-sustainable predatory pricing aimed at driving out small carriers must not be allowed.
- (5) Small shippers and public services to rural and northern communities must be protected from discriminatory or monopolistic pricing.
- (6) The regulations must ensure high safety standards, regular and rigorous inspections of all carriers.

The Chairman: Mr. Olfert, I want to thank you for your brief, which covers many general subjects. You did not mention Bill C-18 or Bill C-19 in the brief. What is your position on that, or can I infer from the general comments in your brief that you would just as soon see the bills not go ahead unless these conclusions you mention on pages 4 and 5 were assessed or implemented?

That is why we are here, really, and you have obviously raised some interesting points on which there can be a lot of philosophical discussion, but the words Bill C-18 and Bill C-19 did not appear once in the brief. I just wonder what your position is on that before I throw it over to questions.

Mr. George Burgen (Researcher, Manitoba Government Employees' Association): We purposely stayed away from the actual legislation itself. We are not part of the actual transportation industry. We do not profess to be experts in that. We could have looked at the actual legislation itself if we had wanted to, but we chose not to do that.

[Traduction]

petits, riches et pauvres—en assurant le respect des normes de sécurité les plus élevées possible.

La *Manitoba Government Employees' Association* presse le gouvernement fédéral de mettre au point conjointement avec les provinces une politique des transports qui réponde aux objectifs économiques et sociaux à long terme du Canada:

- 1) Il faut que soit propriété publique l'infrastructure essentielle des transports comme les ports, les routes, les aéroports, la régulation de la circulation et les principaux transporteurs pour tous les modes de transport.
- 2) Les gouvernements doivent, par l'entremise d'un organisme national des transports, réglementer les services aériens, ferroviaires, de camionnage et d'autobus. Cet organisme devrait être composé de représentants régionaux ayant des intérêts dans les domaines de la consommation, du travail et de l'industrie.
- 3) Les demandes visant à fournir un service, à y mettre fin ou à changer sa fréquence devront être étudiés en fonction des besoins et des valeurs du public. Tout transporteur devrait avoir l'obligation, aux termes des règlements gouvernementaux, d'assurer un service stable, sûr et fiable.
- 4) Bien qu'une certaine flexibilité des prix qui serait fonction du marché soit souhaitable—par exemple offrir des ristournes pour combler la surcapacité—la fixation des prix doit contribuer à assurer la viabilité de l'industrie à long terme. Il ne faut pas autoriser une concurrence des prix impossible à soutenir pour forcer les petits transporteurs à abandonner.
- 5) Il faut protéger les petits expéditeurs et les services publics à destination des collectivités rurales et du nord des prix discriminatoires et des monopoles.
- 6) Les règlements doivent assurer des normes de sécurité élevées, des inspections régulières et rigoureuses de tous les transporteurs.

Le président: Monsieur Olfert, je tiens à vous remercier pour votre exposé qui couvre un grand nombre de sujets généraux. Mais vous n'avez pas mentionné les projets de loi C-18 et C-19. Quelle est votre opinion à leur sujet ou dois-je conclure d'après vos remarques générales, que vous préféreriez que ces projets de loi ne deviennent pas loi à moins que les conclusions dont vous parlez aux pages 4 et 5 soient acceptées ou mises en place?

En réalité c'est pour cela que nous sommes ici et vous avez soulevé des points très importants, cela ne fait aucun doute, sur lesquels on pourrait tenir de longues discussions philosophiques, mais les termes de projets de loi C-18 et C-19 ne figurent pas une seule fois dans votre mémoire. J'aimerais savoir ce que vous en pensez avant de passer aux questions.

M. George Burgen (documentaliste, Manitoba Government Employees' Association): Nous avons fait exprès de nous écarter des textes de loi. Nous ne faisons pas vraiment partie du secteur des transports. Nous ne prétendons pas être des experts en la matière. Nous aurions pu effectivement étudier les textes de loi proposés

[Text]

Our main point here is the infrastructure that the transportation industry provides. We are against it. We feel deregulation would very significantly impact on how... A deregulated transport industry would adversely affect government services.

• 1640

The Chairman: Thank you, Mr. Burgen. Mr. Angus.

Mr. Angus: I have one quick question, and there may be more depending on your answer. Do you represent the people who inspect and monitor the highways in Manitoba in terms of trucking?

Mr. Olfert: Yes, we represent people who do inspections of vehicles in the province.

Mr. Angus: We heard earlier today in a very positive way about how Manitoba as compared to other provincial jurisdictions is the province truckers do not like to come to if they are running an unsafe operation. They say you are stopped 24 hours a day here as opposed to Ontario, where it is hit and miss and you have the backroads to bypass the weigh scales and the inspectors. How did this come about? Was there a policy decision by the government at a point in time to say this is a priority in terms of provision of staff as well as provision of regulations?

Mr. Burgen: We have had these inspection stations around the province for a long time. I am not familiar with the inspection stations in other provinces, so I have difficulty comparing Manitoba to them. We must have at least seven or eight inspection stations, and these inspectors—I know a number of them—have strict guidelines to follow. They have huge manuals to look after, and they take pride in enforcing their aspect of inspection and regulation.

Mr. Angus: Do they go into the depots of the truck operators and do spot inspections and verifications that the maintenance is being done according to the rules?

Mr. Burgen: I could not answer that question.

The Chairman: Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I notice in your brief you mentioned various concerns about what will happen and have an impact, particularly on western Canada, Manitoba being the start of the west and so on. We have not had very much recognition today of the fact that we are proceeding differently than how the Americans proceeded into their deregulation scenario.

I just mention in terms of safety, which everyone is concerned about on both sides of the table, when the Transport Committee is disbanded and a new agency is set

[Translation]

si nous l'avions voulu, mais nous avons choisi de ne pas le faire.

Nous cherchions avant tout à faire comprendre que le secteur des transports constitue pour nous une infrastructure. Nous sommes contre. Nous estimons que la déréglementation aurait des répercussions très importantes sur la façon dont... Un secteur des transports déréglementé aurait des effets néfastes sur les services gouvernementaux.

Le président: Merci, monsieur Burgen. M. Angus.

M. Angus: J'ai une petite question à poser et j'en aurais peut-être d'autres, selon la réponse. Représentez-vous les gens qui inspectent ou qui réglementent les routes à grande circulation du Manitoba pour ce qui est des transports par camions?

M. Olfert: Oui, nous représentons ceux qui inspectent les véhicules de la province.

M. Angus: Nous avons entendu dire aujourd'hui, et cela est tout à votre honneur, que les conducteurs de camions n'aiment guère venir au Manitoba, par rapport aux autres provinces, lorsqu'ils ne sont pas tout à fait en règle pour la sécurité. Ils disent qu'au Manitoba on vous arrête 24 heures sur 24, alors qu'en Ontario, on peut échapper aux vérifications en prenant les petites routes et en ne passant pas par les ponts bascules et par les inspecteurs. Comment cela est-il arrivé? Le gouvernement a-t-il décidé à un moment donné de mettre en place le personnel et les règlements nécessaires?

M. Burgen: Voilà assez longtemps que ces postes d'inspection existent dans toute la province. Je ne sais pas ce qu'il en est des autres provinces, j'ai donc du mal à faire la comparaison avec le Manitoba. Nous avons au moins sept ou huit postes d'inspection et ces inspecteurs—j'en connais un certain nombre—ont des directives très strictes à suivre. Leurs responsabilités sont consignées dans de très gros manuels et ils se font fort de faire respecter les règlements et de procéder aux opérations d'inspection qui y sont prévues.

M. Angus: Se rendent-ils dans les dépôts des entreprises de camionnage pour faire des inspections au hasard et vérifier que l'entretien des véhicules est bien fait selon les règles?

M. Burgen: Je ne puis répondre à cette question.

Le président: Monsieur Belsher.

M. Belsher: Dans votre mémoire, vous dites que vous êtes inquiet de ce qui va se passer et des répercussions que cela va avoir sur l'ouest du Canada notamment, le Manitoba étant le début de l'Ouest. Nous n'avons guère entendu dire aujourd'hui que nous procédons différemment des américains pour la déréglementation.

Au sujet de la sécurité, ce qui préoccupe tout le monde ici autour de la table, quelle que soit notre position, lorsque le Comité des transports sera dissous et qu'un

[Texte]

up, there will be an intermodal accident board set up to take its place to deal with accidents. There will also be legislation coming through for a railway safety act to make sure those things are put in place. Other groups have said they want to make sure a national transportation safety code will be in place, which each of the provinces are busy working on now.

Also, in regard to the possible changes or rationalization of the railway system in the west, I think there is protection up to the year 2000 right now already put in place making provision if it is deemed that a railway line is to stay in place. The mechanism is there for the government to pick up the difference of what the operator has to charge and what they are able to get by way of revenue. We are cognizant of these things. Your presentation almost sounds as if you have taken the word of your brother and sister organizations and have not given sufficient recognition to the various things that are there.

We are proceeding to a less-regulated environment, but there are still going to be a lot of regulations in the new environment, because we are as concerned as you are about what takes place in Canada and how it reflects and impacts upon our country.

• 1645

Mr. Burgen: I have just one comment. You are thinking we have mainly the same concerns of the other labour unions you perhaps had in mind, but I think we have expressed additional concerns here. I think the concern of public services being disrupted is practical and legitimate.

If I could just give you an example of northern Manitoba, over the last two months the seven-day jet service to Thompson via Flin Flon has been discontinued with a four-day jet service and a three-day prop service. The regular flights from Flin Flon to Leaf Rapids and Lynn Lake have been totally discontinued. So we do have practical concerns, which are exactly the concerns that impact on whether or not public services can be delivered efficiently and at a lower cost.

Mr. Belsher: Okay, fine. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was impressed with the comment made I believe by the Minister, who said, as our colleague mentioned a few minutes ago, that you kept your enforcement stations open 24 hours a day, six days a week. I think that is commendable. It does not matter how good a safety code is, but unless there is enforcement there are always a few people who want to cheat. I find that where the station is not open all the time, this is the time that those who want to cheat will cheat and slip by. These are likely the ones who have the accidents. I think in the forthcoming safety code that is so important to this act. . .

[Traduction]

nouvel organisme sera créé, il y aura un conseil intermodal pour les accidents. Il y aura aussi des textes de loi concernant la sécurité du transport ferroviaire afin de veiller à la mise en place de ces mesures. D'autres groupes ont dit qu'ils voulaient s'assurer que le code national de sécurité des transports sera bien instauré, car chaque province y travaille activement en ce moment.

De même, pour ce qui est des changements possibles ou de la rationalisation du système ferroviaire dans l'Ouest, je pense qu'il y a une certaine garantie, jusqu'à l'an 2000, qui est déjà en place et qui prévoit que, si on le juge nécessaire, une ligne restera en service. Il existe déjà un mécanisme en vertu duquel le gouvernement doit payer la différence entre ce que l'exploitant demande et ce qu'il peut obtenir en matière de revenus. Nous savons tout cela. A vous entendre parler, on dirait que vous avez repris les commentaires des organisations sœurs et que vous n'avez pas tenu suffisamment compte des différentes choses qui sont déjà en place.

Nous nous acheminons vers un système moins réglementé, mais il y aura tout de même encore beaucoup de règlements dans le nouveau système, parce-que nous nous préoccupons de ce qui se passe au Canada et de la manière dont cela se répercute sur notre pays.

M. Burgen: J'ai juste une remarque à faire. Vous avez l'air de penser que nous avons les mêmes inquiétudes que les autres syndicats, mais il me semble que nous avons manifesté d'autres soucis. Je pense que notre inquiétude pour la non-interruption des services publics est réelle et légitime.

Si je pouvais vous donner un exemple du nord du Manitoba, au cours des deux derniers mois, le service d'avions à réaction qui avait lieu sept jours sur sept à destination de Thompson via Flin Flon a été remplacé par un service d'avions à réaction quatre jours sur sept et d'avions à hélices les trois autres jours. Les vols réguliers au départ de Flin Flon à destination de Leaf Rapids et Lynn Lake ont été entièrement abandonnés. Nous avons donc de réelles inquiétudes, d'ordre bien pratique, qui sont exactement celles des répercussions de la déréglementation sur la possibilité de fournir des services publics de façon efficace et au moindre coût.

M. Belsher: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'ai été particulièrement intéressé par la remarque du ministre qui disait, comme l'a répété votre collègue il y a quelques minutes, que vous aviez des postes d'inspection qui fonctionnaient 24 heures sur 24, 6 jours par semaine. Cela est tout à fait louable. Quelque soit la valeur du code de sécurité, à moins qu'il ne soit mis en vigueur, il y en aura toujours qui vont essayer de tricher. Il me semble que lorsque le poste n'est pas ouvert en permanence, ceux qui veulent tricher choisiront le moment où il est fermé pour passer. Ce sont sans doute ceux qui auront ensuite des accidents. J'estime que dans le

[Text]

As a matter of fact, I think this act could not go ahead without a safety code, and an enforced safety code.

I think that is an excellent example and I want to commend Manitoba for it. I might say I knew two of your Ministers, the Hon. Walter Weir and the Hon. Mr. Borowski, and both were very, very definitely in favour of strong enforcement. It appears it is still being carried out by your government here, and I commend you for it. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Olfert and Mr. Burgen, thank you for your presentation and the brief you have left with us, which opens up a lot of large questions, but you address them very evenly. I must say that another time we might want to philosophize about them even longer, but right now we have to try to right Bills C-18 and C-19. We thank you for your participation.

Colleagues, I have just been advised by my clerk that the Alberta transportation and utilities group are not here. We are waiting for CUPE, who have been advised—every witness has been advised to be here at least a half an hour early. They are set for 5 p.m., and so far the Northwest Ontario Air Carriers Association, which I know has the interest of Mr. Angus in particular, and other members, have not signed in. This makes me rather suspicious, since they were going to fly into Winnipeg, that they may not be here.

However, in fairness to certainly CUPE, which is due at 5 p.m., I think we will stand suspended until 5 p.m. Everyone is supposed to be here before, but these changes that occurred this afternoon open up—

Mr. Taylor: Mr. Chairman, is there any word from the Alberta group?

The Chairman: No, and we cannot check into Ottawa. Ottawa is closed down because of the time-zone difference.

The meeting is adjourned until 5 p.m., 15 minutes from now.

• 1649

• 1700

The Chairman: Colleagues, we will call the meeting back to order. It is 5 p.m. and all witnesses were told to appear at a minimum of half an hour, if not an hour, before their scheduled appearance. For purposes of the record and for the information of witnesses, the only two not here who said they were going to be here—there is a change in the list of witnesses, which Mr. Reid and Mr. Taylor asked about, and I forgot to tell you about it—are the Manitoba Organization of Nurses' Associations, who cancelled on their own, and in their place the Northwest Ontario Air Carriers Association of Thunder Bay, who initially wanted to be heard in Ottawa.

[Translation]

code de sécurité à venir qui est si important pour la loi. . . En réalité, je pense que cette loi ne pourrait pas être appliquée sans code de sécurité et sans code de sécurité qu'on respecte.

Je pense que c'est un excellent exemple et je félicite le Manitoba. Je dois dire que j'ai connu deux de vos ministres, M. Walter Weir et M. Borowski, et tous deux étaient tout à fait pour une mise en application stricte. Il semble que votre gouvernement continue à suivre ce même chemin et je vous en félicite. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Olfert et M. Burgen, merci pour votre exposé et pour le mémoire que vous nous avez laissé. Ils touchent de nombreuses questions importantes, et vous les envisagez toutes également. J'ajouterai qu'à un autre moment nous aimerions sans doute philosopher plus longuement sur ces questions, mais pour l'instant ce sont les projets de loi C-18 et C-19 qui nous préoccupent. Nous vous remercions d'être venus.

Cher collègues, le greffier m'informe que le groupe représentant les transports et les services publics de l'Alberta n'est pas ici. Nous attendons le SCFP, à qui on avait demandé—on demande à chaque témoin d'être ici une demi-heure à l'avance au moins. Ils sont prévus pour 17 heures, et jusqu'ici la *Northwest Ontario Air Carriers Association*, qui je le sais intéresse particulièrement M. Angus et d'autres membres, n'est pas encore arrivée. Je crains fort qu'ils ne viennent pas étant donné qu'ils devaient venir à Winnipeg en avion.

Cependant, pour être juste avec le SCFP qui est prévu à 17 heures, nous allons suspendre la séance jusque là. Tout le monde devra être là avant, mais les changements qui se sont produits cet après-midi ont entraîné. . .

M. Taylor: Monsieur le président, a-t-on eu des nouvelles du groupe de l'Alberta?

Le président: Non et nous ne pouvons pas vérifier avec Ottawa. Les bureaux sont fermés à Ottawa à cause de la différence de l'heure.

La séance est suspendue jusqu'à 17 heures. Nous reprendrons donc dans 15 minutes.

Le président: Mes chers collègues, nous reprenons les travaux. Il est dix-sept heures et nous avons demandé à tous les témoins d'être là au moins une demi-heure à l'avance, sinon une heure avant le moment prévu pour leur témoignage. Pour la transcription et à titre d'information pour les témoins, les deux seuls qui ne se sont pas présentés alors qu'ils étaient attendus—il y a eu un changement dans la liste des témoins, messieurs Reid et Taylor m'ont posé des questions à ce sujet. J'ai oublié de vous en parler—sont la *Manitoba Organization of Nurses' Associations* qui a annulé sa comparution de son propre chef et nous avons entendu à leur place la

[Texte]

It was suggested and they agreed and it was set up that they come here. They have not shown up or checked in. I really do believe—it is almost judicial notice—that they have to fly in. They would have come. If there is some problem in the weather or whatever, they perhaps could go back to their original suggestion and intent to appear in Ottawa. We will obviously be able to fit them in somehow or to have a brief from them and certainly from CUPE, who are right here in town. I do not know what their excuse would be for not appearing at this stage. They could also send a brief.

As for the last witness you have on your sheet, as I think you were aware, we received a letter today that the United Food and Commerce Workers International Union were not going to appear.

So in view of those changes, I see no further purpose. We have been here for eight hours today. I think I will take the prerogative of the Chair. I am not trying to cut anybody off; they can certainly send the briefs. Certainly for the Northwest Ontario Air Carriers, who have something very definite to say, it may be that they want to appear in Ottawa and we will certainly arrange it. So if members are agreed, and I hope they are, we are adjourning.

Mr. Benjamin: Are you then going to get in touch with...? Because they are not due until 6 p.m.

The Chairman: Who?

Mr. Benjamin: The United Food and Commercial Workers International Union.

The Chairman: They are not coming.

Mr. Benjamin: They have cancelled. Okay.

The Chairman: We are only waiting for two, one from a distance and one right here in town. The CUPE people, as I say, can send a brief. They were supposed to be here at 5 p.m. and they are right here in town. They can send a brief. Obviously we will also have some other briefs in Ottawa from... I do not know if it is directly CUPE, but I think it is. Anyway, they can send a brief.

Mr. Robichaud: [Inaudible—Editor]. . . has just arrived.

The Chairman: Well, we are going to adjourn even more so, before he provokes us into a further discussion.

Remember, fellows, while each one is flying out of here, Monday is a relatively busy day into the night. We start at 3.30 p.m. and we go to about 9.30 p.m. I know it is difficult for members to get there, but as long as four or five of us are there it is okay.

[Traduction]

Northwest Ontario Air Carriers Association de Thunder Bay qui voulait à l'origine être entendue à Ottawa.

On leur a proposé de venir ici et ils se sont dit d'accord. Mais ils ne sont pas venus. Je pense—c'est presque un état de fait—qu'ils doivent venir par avion ils seraient déjà arrivés. S'il y a eu des problèmes à cause du temps ou autre, ils peuvent revenir à leur première proposition et intention qui était de comparaître à Ottawa. Nous leur trouverons sûrement un moment où nous accepterons leur mémoire. Quant au SCFP qui se trouve en ville, je ne sais quelle excuse il a pour ne pas comparaître. Il pouvait aussi envoyer un mémoire.

Quant au dernier témoin qui figure sur la feuille, je pense que vous êtes au courant que nous avons reçu aujourd'hui une lettre de la *United Food and Commerce Workers International Union* disant qu'elle ne pourrait pas se présenter.

Compte-tenu de ces changements, je ne vois pas de raisons de prolonger la séance. Voilà huit heures que nous sommes ici aujourd'hui. Je pense que je vais me prévaloir de mes droits de président. Je ne veux pas essayer d'empêcher quiconque de comparaître; tout le monde peut envoyer un mémoire. Pour la *Northwest Ontario Air Carriers* qui a quelque-chose de bien précis à nous dire, peut-être préfère-t-elle comparaître à Ottawa et nous pourrions lui trouver un moment. Si les membres du comité sont d'accord, et j'espère qu'ils le sont, nous allons lever la séance.

M. Benjamin: Allez-vous prendre contact avec...? Parce-que ils sont attendus pour 18 heures.

Le président: Qui?

M. Benjamin: La *United Food and Commercial Workers International Union*.

Le président: Ils ne viennent pas.

M. Benjamin: Ils se sont décommandés. D'accord.

Le président: Nous en attendons simplement deux, l'un se trouvant à une certaine distance et l'autre étant en ville. Les représentants du SCFP peuvent nous envoyer un mémoire. Ils devaient être ici à 17 heures et ils se trouvent en ville. Ils peuvent envoyer leur mémoire. Nous allons sans doute aussi recevoir à Ottawa des mémoires de... Je ne sais pas s'il s'agit directement du SCFP, mais je crois que oui. De toute façon, ils peuvent envoyer un mémoire.

M. Robichaud: [Inaudible—Éditeur]. . . vient d'arriver.

Le président: Et bien, nous avons encore davantage de raisons de lever la séance avant qu'il ne nous entraîne dans de nouvelles discussions.

Rappelez-vous, avant de vous envoler d'ici, que lundi est une journée assez bien remplie. Nous devons siéger jusque tard dans la soirée. Nous commencerons à 15h30 et nous allons aller jusqu'à 21h30. Je sais qu'il vous est assez difficile de vous y rendre, mais du moment que quatre ou cinq d'entre nous sont là, c'est suffisant.

[Text]

Thank you very much for your co-operation. And staff, again thank you for your co-operation; you have to start working before we start and you have to continue to work after we end. We appreciate it very much. So thank you very much. This committee stands adjourned until 3.30 p.m. Monday.

[Translation]

Merci beaucoup de votre aide. Merci encore une fois au personnel pour sa précieuse collaboration; ils commencent à travailler avant nous et continuent après notre départ. Nous lui en sommes très reconnaissants. Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à lundi 15h30.

From the Canadian Interagency Forest Fire Centre:

C.A. Jeffrey, Director;
Peter J. Armstrong, Aircraft Communications Manager;
Gerald Mason, Supervisor of Air Operations.

From the Winnipeg Labour Council:

Jim Penner, Delegate;
Paul Moist, First Vice-President.

Afternoon Session:

From the Manitoba Federation of Labour:

Wilf Hudson, President;
Gary Russell, Research Director.

From the United Transportation Union:

Richard Greenaway, Representative;
Ken Chorney, Representative.

From the Coalition Against Free Trade:

Rick Wishart, Coordinator;
Bob Ages, Member Delegate.

From the Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped:

Allan Simpson, Past Chairperson;
Laurie Beachell, National Coordinator.

From the Northern Air Transport Association:

John W. Crichton, Executive Vice-President (First Air),
Representative (Northern Air Transport
Association).

From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

A. Cerilli, Regional Vice-President;
Jim Penner, Local Officer.

From the Manitoba Government Employees' Association:

Peter Olfret, President;
George Burgen, Researcher.

Du Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt:

C.A. Jeffrey, directeur;
Peter J. Armstrong, directeur, Communications avions;
Gerald Mason, surveillant, Opérations aériennes.

Du Conseil du travail de Winnipeg:

Jim Penner, délégué;
Paul Moist, premier vice-président.

Séance de l'après-midi:

De la Fédération du travail du Manitoba:

Wilf Hudson, président;
Gary Russell, directeur de recherche.

Des Travailleurs unis des transports:

Richard Greenaway, représentant;
Ken Chorney, représentant.

De la Coalition Against Free Trade:

Rick Wishart, coordinateur;
Bob Ages, membre délégué.

De la Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés:

Allan Simpson, ancien président;
Laurie Beachell, coordinatrice nationale.

De la Northern Air Transport Association:

John W. Crichton, vice-président exécutif (First Air),
représentant (NATA).

De la Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers:

A. Cerilli, vice-président régional;
Jim Penner, agent de section locale.

De la Manitoba Government Employees' Association:

Peter Olfret, président;
George Burgen, chargé de recherche.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Morning Session:

*From the Government of the Province of Manitoba,
Department of Highways and Transportation:*

Honourable John S. Plohman, Minister;
Dennis Schaefer, Manager, Transportation Policy.

From the Manitoba Trucking Association:

Ray Downey, President;
Alan Harris, General Manager.

From the Manitoba Pool Elevators:

Greg S. Arason, Corporate Manager, Services and
Development.

*From the International Association of Machinists and
Aerospace Workers:*

Hugh Mawhinney, General Chairman;
Roy Lock, Business Representative.

*From the Manitoba Legislative Committee of Canadian
Railway Labour Association:*

C.G. Hainsworth, Chairman;
Mike W. Bobko, Vice-Chairman.

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi:

*Du gouvernement du Manitoba, ministère de la Voirie et
des Transports:*

L'honorable John S. Plohman, ministre;
Dennis Schaefer, chef, Politique en matière de
transports.

De la Manitoba Trucking Association:

Ray Downey, président;
Alan Harris, directeur général.

De Manitoba Pool Elevators:

Greg S. Arason, directeur de la Société, Services et
développement.

*De International Association of Machinists and Aerospace
Workers:*

Hugh Mawhinney, président général;
Roy Lock, représentant commercial.

*Du Comité législatif manitobain de l'Association des
syndicats de cheminots du Canada:*

C.G. Hainsworth, président;
Mike W. Bobko, vice-président.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Monday, March 23, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le lundi 23 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 23, 1987
(35)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:28 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Other Members present: David Kilgour, Jean Lapierre.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Auto Workers: Tony Wohlfarth, National Office Representative; Cheryl Kryzaniwsky, President of Local 2213. *From the Canadian Pulp and Paper Association:* Howard Hart, President; Ken W. Hall, President of Champion Forest Products (Alberta) Ltd.; Jim E. Foran, Transportation Counsel; D.J. Wallace, Director of Transportation, Consolidated-Bathurst Inc.; J.A. Powell, Assistant Director of Purchasing and Transportation, Crown Forest Industries Limited; E.L. Dillman, Group Traffic Coordinator, Minas Basin Pulp and Power Company Limited and T.J. Openshaw, Manager of the Transportation and Distribution Section. *From the Grocery Products Manufacturers of Canada:* Don Jarvis, Vice-President; Lou Probst, Chairman of the Transportation and Distribution Council, Director of Distribution for Cobi Foods Ltd.; Pat Irwin, Past Chairman of the Transportation and Distribution Council, General Manager, Distribution, H.J. Heinz Company of Canada Ltd.; Bill Croxall, Past-Chairman of the Transportation and Distribution Council, Manager of Transportation, Campbell Soup Company Ltd.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Canadian Auto Workers made a statement and answered questions.

The representatives from the Canadian Pulp and Paper Association made a statement and answered questions.

The representatives from the Grocery Products Manufacturers of Canada made a statement and answered questions.

At 5:59 o'clock p.m., the Committee adjourned till later this day.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 23 MARS 1987
(35)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 28, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Autres députés présents: David Kilgour, Jean Lapierre.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De la Canadian Auto Workers: Tony Wohlfarth, représentant du secrétariat national; Cheryl Kryzaniwsky, présidente de la section locale 2213. *De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers:* Howard Hart, président; Ken W. Hall, président de la *Champion Forest Products (Alberta) Ltd.*; Jim E. Foran, conseiller en matière de transports; D.J. Wallace, directeur des transports, *Consolidated-Bathurst Inc.*; J.A. Powell, directeur adjoint, Achats et transports, *Crown Forest Industries Limited*; E.L. Dillman, coordinateur du trafic catégoriel, *Minas Basin Pulp and Power Company Limited*; T.J. Openshaw, directeur, Section des transports et de la distribution. *Des Fabricants canadiens de produits alimentaires:* Don Jarvis, vice-président; Lou Probst, président du Conseil des transports et de la distribution, directeur de la distribution, *Cobi Foods Ltd.*; Pat Irwin, ancien président du Conseil des transports et de la distribution, directeur général de la distribution, *H.J. Heinz Company of Canada Ltd.*; Bill Croxall, ancien président du Conseil des transports et de la distribution, *Campbell Soup Company Ltd.*

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants de la *Canadian Auto Workers* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de l'*Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants des *Fabricants canadiens de produits alimentaires* font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 59, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

EVENING SITTING

(36)

The Standing Committee on Transport met at 7:06 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics: Angelo Nikias, President. *From the Ontario March of Dimes:* Larry Wigle, Member of the Board of Directors. *From the Advocacy Resource Centre for the Handicapped:* David Baker, Executive Director. *From the Aircraft Operations Group Association:* Jim Foster, Chairman and Robert Kendall, Vice-Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Angelo Nikias, Larry Wigle and David Baker each made a statement and, together answered questions.

Jim Foster from the Aircraft Operations Group Association made a statement and with Robert Kendall answered questions.

Les Benjamin raised a point of order. After discussion, Darryl Gray moved,—That, following last week's incident with regard to his testimony, a letter of apology be sent to Professor Frederick Thayer, on behalf of the Committee, along with an invitation to send a written submission on the Committee's current Orders of Reference.

The question being put on the motion, it was agreed to, by the following show of hands: Yeas: 4; Nays: 3.

At 9:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

SÉANCE DU SOIR

(36)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 19 h 06, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De l'Organisation des aveugles de l'Ontario avec approche d'autonomie: Angelo Nikias, président. *De l'Ontario March of Dimes:* Larry Wigle, membre du conseil d'administration. *Du Advocacy Resource Centre for the Handicapped:* David Baker, directeur exécutif. *De l'Association du groupe de la navigation aérienne:* Jim Foster, président; Robert Kendall, vice-président.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Angelo Nikias, Larry Wigle et David Baker font chacun une déclaration, puis ils répondent aux questions.

Jim Foster, de l'Association du groupe de la navigation aérienne, fait une déclaration, puis lui-même et Robert Kendall répondent aux questions.

Les Benjamin fait une intervention fondée sur le Règlement. Après discussion, Darryl Gray propose,—Qu'à la suite de l'incident de la semaine dernière concernant son témoignage, une lettre d'excuses soit expédiée au professeur Frederick Thayer, au nom du Comité, ainsi qu'une invitation à faire parvenir ses conclusions écrites relatives aux ordres de renvoi actuels du Comité.

La motion est mise aux voix et adoptée par vote à main levée: Pour: 4; Contre: 3.

À 21 h 02, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, March 23, 1987

• 1527

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for calling evidence. Our first witness is here, I believe, and we also have several others. I gather the first witnesses appearing are the Canadian Auto Workers, with Tony Wohlfarth and Cheryl Kryzaniwsky. We have your brief, which has been circulated. I know you would like to make an oral presentation, then we will throw it open to questions.

Mr. Tony Wohlfarth (National Representative, Canadian Auto Workers): Thank you, Mr. Chairman. I just want to introduce for the benefit of the members of the committee the people who are here to testify with me. Jim Bicker is a Staff Representative with our national union and, as am I, working out of the Toronto office. Jim services our airline members. Cheryl Kryzaniwsky is the President of Local 2213, which is the airline division of the Canadian Auto Workers. Lynn Brophy is the Communications and Education Officer with Local 2213.

• 1530

Mr. Chairman, we have two statements for you today: a statement by our national union and a supplementary statement submitted by Local 2213. This afternoon we would like to highlight only the key points in these submissions. I will highlight the key points in the national union's submission, and Cheryl will take over and highlight the key points in the submission by Local 2213. Then we will be pleased to answer any questions you may have.

Mr. Chairman, the Canadian Auto Workers currently represent 143,000 men and women in plants and offices throughout Canada. Our members are concentrated in the automotive assembly, component parts, aerospace, communications and electronics, agricultural implements and airline industries. In addition, we represent workers in a variety of other sectors, including food and beverage, pharmaceuticals and urban transit industries.

Our statement today will focus primarily on air transportation and the impact of this legislation on airline workers.

We will begin, Mr. Chairman, by noting that there are three reasons why transportation in our country has been regulated from a public policy standpoint. In our early days as a nation, there were few links to bind us together and to facilitate interprovincial commerce. Regulation was used as a way to develop a transportation infrastructure. Otherwise, our economic structures would have developed much more in a

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 23 mars 1987

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum requis pour entendre des témoignages. Le premier témoin est, je pense, arrivé et je pense que c'est également le cas de plusieurs autres témoins que nous devons entendre cet après-midi. Si j'ai bien compris, les premiers témoins sont des représentants de la *Canadian Auto Workers*. Il s'agit de Tony Wohlfarth et de Cheryl Kryzaniwsky. Des exemplaires de votre mémoire ont été distribués. Je sais que vous aimeriez tout d'abord faire une déclaration, après quoi nous passerons aux questions.

M. Tony Wohlfarth (représentant national, Canadian Auto Workers): Merci, monsieur le président. J'aimerais, tout d'abord vous présenter les personnes qui m'accompagnent. Jim Bicker est représentant du personnel de notre syndicat national. Quant à moi, je travaille au bureau de Toronto. Jim s'occupe de nos adhérents du transport aérien. Cheryl Kryzaniwsky est présidente de la Section 2213, c'est-à-dire de la division des Services aériens de la *Canadian Auto Workers*. Lynn Brophy est responsable des communications et de l'éducation auprès de la section locale 2213.

Monsieur le président, nous avons préparé deux exposés à votre intention. Le premier a été rédigé par le Syndicat national tandis que le deuxième a été déposé par la section locale 2213. Cet après-midi, nous nous bornerons à faire ressortir les grandes lignes de ces deux mémoires. Je vais résumer les éléments clés des mémoires du Syndicat national et Cheryl emboîtera le pas pour vous faire le résumé du mémoire de la section locale 2213, après quoi nous pourrions répondre à vos questions.

Monsieur le président, la *Canadian Auto Workers* représente aujourd'hui quelque 143,000 hommes et femmes qui travaillent dans des usines et des bureaux partout au pays. La plupart de nos adhérents travaillent dans les domaines du montage des pièces détachées, de l'aérospatiale, des communications et de l'électronique, du matériel agricole et des industries aériennes. Nous représentons par ailleurs les travailleurs qui oeuvrent dans d'autres secteurs, notamment ceux de l'industrie alimentaire et des boissons, de l'industrie pharmaceutique et des transports urbains.

Notre mémoire met surtout l'accent sur le transport aérien et sur l'incidence qu'aura le projet de loi sur les employés des compagnies aériennes.

Je soulignerai tout d'abord, monsieur le président, qu'il y a trois raisons pour lesquelles les transports ont été réglementés au Canada. A nos débuts en tant que nation, il n'y avait que très peu de liens qui nous rapprochaient les uns des autres et qui facilitaient le commerce interprovincial. On s'est servi de règlements pour favoriser l'installation d'une infrastructure des transports. Sans cette infrastructure, notre développement économique se serait fait sur un axe nord-sud plutôt que sur un

[Text]

north-south axis than they have on the east-west axis. We really would not have developed a sense of nationhood.

The second reason transportation has been regulated in historic context is that it really is a commodity unlike other commodities. It is an essential service. It is one where there ought to be a reasonable quality and quantity of service provided to all parts of the country. In the case of aviation in particular, there is also the need for a high margin of safety. For those reasons, viewing it as an essential service, regulation has historically been seen as desirable.

The third and fundamental reason why regulation has been viewed as desirable is that we really have an imbalance in demand for aviation or other transportation services. Many routes are very heavily used in demand; other routes are used only to a small extent. We have used regulation—that is, price regulation—as a tool to guarantee access and equality of service between heavily used and lesser used routes. So public policy really has been a method to ensure equality of access.

In our view, only the first rationale for regulation has changed. Outside northern Canada, we have developed a transportation infrastructure in all regions of the country. However, the vital nature of the service and the disparities in demand are as much a fact as they were when Mackenzie King established the Department of Transport in 1936.

Mr. Chairman, the proposed legislation you have before you ignores this reality. It would abandon price regulation and with it the commitment to provide minimum levels of service to all regions of the country. We know from our experience as a union that air and road links have been essential to the economic development of a region. Under deregulation, this uniform access will no longer be assured. We are concerned about what impact it will have on outlying regions of the country as they compete for economic development.

The underlying rationale behind the deregulation legislation is that consumers will benefit through lower fares and greater choice. Beginning on page 3 of our brief, we examine this notion.

Certainly it is true that on high-volume routes you are going to see a reduction in fares. Indeed, we argue we have already seen a reduction in fares, at least at the outset. However, for cities that do not have service in high demand they can expect service reductions, including off-peak service, the use of smaller, non-jet aircraft, and an ongoing debate or uncertainty over whether service will be continued. We are also anticipating that we will see increases in fares to those centres, even as service dwindles.

[Translation]

axe est-ouest, et notre identité en tant que membres d'une même nation n'aurait pas pu se préciser.

La deuxième raison pour laquelle les transports ont été réglementés, c'est qu'il s'agit en définitive d'un produit comme un autre. Il s'agit d'un service essentiel. Et la qualité et la quantité de ce service devraient être décentes d'un bout à l'autre du pays. Dans le cas du transport aérien en particulier, il importe de prévoir une marge de sécurité importante. Pour ces raisons, et parce que l'on a toujours considéré qu'il s'agissait d'un service essentiel, la réglementation a toujours été jugée souhaitable.

La troisième raison pour laquelle la réglementation a toujours paru souhaitable, et c'est la raison la plus importante, c'est qu'il y a déséquilibre entre la demande des services aériens et la demande des autres transports. Pour certains trajets, la demande est très forte, alors que pour d'autres, elle est très faible. Nous avons utilisé la réglementation, c'est-à-dire la réglementation des tarifs—pour garantir l'accès au service et l'égalité de service pour l'ensemble des trajets, qu'ils soient empruntés souvent ou non. Les politiques publiques en la matière ont donc servi à garantir l'égalité d'accès.

Selon nous, seule la première raison invoquée pour justifier la réglementation a changé. À l'exception du Nord du pays, nous avons installé dans toutes les régions une infrastructure des transports. Or, la nature essentielle du service et les disparités de la demande sont aussi manifestes qu'elles l'étaient en 1936 lorsque Mackenzie King créa le ministère des Transports.

Monsieur le président, le projet de loi dont vous êtes saisis ignore cette réalité. S'il est adopté, les tarifs ne seront plus réglementés et la promesse d'assurer des services minimaux dans toutes les régions du pays ne pourra être tenue. Notre expérience syndicale nous a montré que les liens aériens et routiers ont été essentiels au développement économique des différentes régions du pays. Si l'on opte pour la déréglementation, ce principe d'accès uniforme ne sera plus garanti. Nous craignons l'incidence que cela aura sur les régions isolées qui devront lutter pour leur développement économique.

Ceux qui prônent l'adoption du projet de loi justifient leur prise de position en disant que les consommateurs bénéficieront d'un plus grand choix et de tarifs moins élevés. Nous nous penchons justement sur cette question à partir de la page 3 de notre mémoire.

Il est vrai que les tarifs vont baisser pour les trajets très fréquentés. Nous avons d'ailleurs déjà constaté une certaine tendance à la baisse, au moins au départ. Cependant, les villes qui correspondent à des trajets moins courus pourront s'attendre à des réductions de service, surtout dans les périodes creuses. D'autre part, l'on aura tendance à utiliser, pour ces trajets, des avions plus petits, et non pas des avions à réaction. Enfin, la certitude planera quant à la survie de ces services et nous prévoyons même qu'il y aura une augmentation des tarifs pour les services desservant ces centres, peu importe que le service diminue.

[Texte]

• 1535

The changing structure of the industry is such that even those few benefits of competition are called into question. Increasingly we see airlines moving towards so-called hub-and-spoke operations, where small feeder carriers bring passengers into a major airport for transfer to a national carrier. These arrangements, combined with inter-airline ticketing arrangements, virtually preclude competition.

The second reason to do with the structure of the industry is that you really have a very high cost for a new entrant into the industry—high cost in terms of equipment. For that reason, we suggest that few new entrants are going to emerge in this industry.

The third and perhaps most fundamental reason why the so-called benefits of competition are going to be undermined is that the competition has all but disappeared. We point out that the industry has really now balkanized around two major carriers and a bunch of feeder carriers they have an interest in. So the competition which this bill, by blind faith, suggests is going to occur, simply is not going to happen.

We now want to turn to the impact of this legislation on workers. As we indicated earlier, airline deregulation has been a fact in Canada since 1984. Since that period, employers have tried to slash costs through lay-offs, changes in work rules, and increased use of part-time workers. Women workers in particular have become vulnerable as the number of full-time jobs dwindles.

At Air Canada, for example, we have seen over this period the contracting out of the CTS, the federal government reservation service, and the curtailing of service to places like London and Sarnia. As the full effects of deregulation appear, more and more such examples will occur.

Last, but certainly not least, we are also concerned that deregulation could jeopardize the outstanding record that we have in Canadian aviation in terms of safety.

I now want to turn to suggestions that have been made in regard to the privatization of Air Canada. It has been suggested that in order to compete in this new deregulated environment, Air Canada should be privatized.

In our view, that would be a major mistake. Canada is well served, both nationally and internationally, by our national carrier. Since it was established in 1937, Air Canada has been a source of national pride and a unifying force in our geographically diverse country. It provides not only passenger but cargo, express, mail, and freight service to all parts of the country. We feel that these achievements could well be

[Traduction]

L'évolution de l'industrie est telle que même ces quelques avantages que procurerait la concurrence sont en train d'être remis en question. En effet, les compagnies aériennes optent de plus en plus pour un système en vertu duquel de petits transporteurs amènent les passagers aux grands aéroports où ils sont transférés à un transporteur national. Ces arrangements, auxquels s'ajoute la vente de billets inter-lignes, interdit pratiquement la concurrence.

La deuxième raison, pour ce qui est de la structure de l'industrie, c'est que cela coûte très cher de pénétrer dans ce secteur. Et je songe ici au coût du matériel. C'est pourquoi nous croyons que rares seront les gens qui voudront se lancer dans cette industrie.

La troisième raison pour laquelle les prétendus avantages de la concurrence vont être sapés à la base—et c'est peut-être là la raison fondamentale—c'est que la concurrence a pratiquement disparu. En effet, nous soulignons dans notre mémoire que l'industrie, déjà balcanisée, s'est regroupée autour de deux principaux transporteurs pourvus d'un réseau de compagnies secondaires dans lesquelles ils ont des intérêts. La concurrence dont le projet de loi annonce tout à fait aveuglément la création ne se concrétisera absolument pas.

J'aimerais maintenant passer à l'incidence que ce projet de loi aura sur les travailleurs. Comme nous le disions tout à l'heure, la déréglementation aérienne remonte au Canada à l'année 1984. Depuis, les employeurs ont essayé de réduire leurs coûts en mettant des employés à pied, en changeant les conditions de travail et en recourant de plus en plus au travail à temps partiel. Les femmes, surtout, sont devenues très vulnérables, le nombre d'emplois à temps plein ne cessant de rétrécir.

Air Canada, par exemple, nous aurons constaté, pendant cette période, la passation d'un contrat de sous-traitance pour le Service central de voyages, c'est-à-dire le service de réservations de l'administration fédérale, et la réduction du nombre de vols desservant des villes comme London et Sarnia. Des exemples du même genre ne cesseront de se multiplier au fur et à mesure que les effets de la déréglementation se feront sentir.

Enfin, mais ce n'est pas le moindre de nos soucis, nous craignons que la déréglementation compromette la cote remarquable en matière de sécurité que s'est méritée l'aviation canadienne.

J'aimerais maintenant passer en revue les suggestions concernant la privatisation d'Air Canada. On a dit que pour être compétitif dans ce milieu déréglementé, la Société Air Canada devrait être privatisée.

Ce serait là, selon nous, une très grave erreur. Le Canada est très bien servi, à l'intérieur comme à l'étranger, par notre transporteur national. Depuis sa création en 1937, Air Canada a toujours été une source de fierté nationale et une force unificatrice dans notre vaste pays. La Société Air Canada offre non seulement des services passagers, mais également des services de cargos, d'express, de courrier et de fret, et ce dans toutes les régions du pays. Nous pensons que toutes ces

[Text]

jeopardized by a move to sell off and rationalize Air Canada's operations.

That concern stems from the fact that the profit motive would replace parliamentary accountability as we move away from a Crown corporation status. The Prime Minister has indicated on several occasions that Air Canada is not for sale, and we certainly hope that remains the case.

I want to conclude with some specific comments on the way we see this legislation, the way it could be improved and updated so that it recognizes the history and the unique Canadian situation.

1. There should be no diminution in the quality and quantity of transportation services across our sparsely populated nation.
2. Public control over air fares should be seen as a public policy instrument to prevent price gouging and guarantee reliable service by financially viable carriers.
3. Effective safety standards should be implemented that build on our past record of progress.
4. Air Canada should be maintained as a Crown corporation to ensure equality of service and provide, most fundamentally, a window on what has become a highly concentrated, highly monopolistic industry.
5. We are suggesting that the legislation be rewritten to incorporate a humane policy for labour adjustment in the airline industry.

We need a transportation policy that respects our past and moves us forward as a sovereign nation. What we do not need is U.S.-style deregulation with its questionable benefits and enormous costs.

• 1540

Ms Cheryl Kryzaniwsky (President, Local 2313, Canadian Auto Workers): I am not going to read my brief. I think I want to take a look mainly at the 4,500 members who I am here representing today; those members in the airline industry.

I would like to just have a look at the labour relations climate that has taken over during the last few years and the reasons for it. I think that up until two to three years ago, the labour relations climate within the airline industry was fairly stable and yet in the last two and a half to three years, you have seen a strike at every major airline in Canada.

There is no doubt, I do not think, in anyone's mind why those disruptions took place. They took place because those airlines were starting to jockey for position, knowing that deregulation was going to come into place under Bill C-18 and Bill C-19.

[Translation]

réalisations seraient mises en péril si l'on vendait et si l'on rationalisait les activités d'Air Canada.

En effet, si Air Canada n'était plus une société de la Couronne tenue de rendre des comptes au Parlement, la seule motivation serait l'appât du gain. Le Premier ministre a plusieurs fois déclaré qu'Air Canada n'est pas à vendre, et nous espérons qu'il en sera toujours ainsi.

J'aimerais, en conclusion, faire quelques commentaires bien précis sur la façon dont le projet de loi pourrait être amélioré et mis à jour en vue de reconnaître l'histoire canadienne et l'unicité de la situation du pays.

1. Il ne devrait y avoir aucune diminution de la qualité ni de la quantité des services de transport assurés à l'échelle de notre pays à la population si parsemée.
2. Le contrôle des tarifs aériens par les pouvoirs publics devrait être considéré comme un instrument de la politique publique visant à empêcher les pratiques usuraires et à garantir un service fiable assuré par des transporteurs ayant une bonne assise financière.
3. Il conviendrait d'élaborer, en s'appuyant sur notre dossier et sur les progrès réalisés sur ce plan, de normes de sécurité efficaces.
4. Air Canada devrait demeurer une société de la Couronne, ce qui garantirait l'égalité du service et, ce qui est plus important encore, une fenêtre sur une industrie qui est devenue très concentrée et très monopolistique.
5. Nous proposons enfin que le projet de loi soit remanié afin qu'y soit incorporée une politique responsable et juste en matière d'adaptation de la main-d'oeuvre dans l'industrie aérienne.

Il nous faut une politique des transports qui respecte notre passé et qui nous achemine vers notre souveraineté en tant que nation. Ce dont nous n'avons vraiment pas besoin, c'est d'une déréglementation à l'américaine, avec ses avantages douteux et ses coûts énormes.

Mme Cheryl Kryzaniwsky (présidente, section locale 2313, Canadian Auto Workers): Je ne peux pas lire mon mémoire, mais je vais vous parler surtout des 4,500 adhérents que je représente ici aujourd'hui, les membres des compagnies aériennes.

J'aimerais simplement jeter un coup d'oeil sur le climat des relations de travail qui se sont établies depuis quelques années et la raison de cet état de chose. Jusqu'à il y a deux ou trois ans, le climat des relations de travail dans le secteur aérien était assez stable, pourtant il y a des grèves au sein de chaque compagnie aérienne importante au Canada depuis déjà deux ans et demi ou trois ans.

La raison pour laquelle ces bouleversements se produisent ne fait pas de doute à mon avis. Ils se produisent parce que les lignes aériennes ont commencé à manoeuvrer pour se placer avantageusement sachant que la déréglementation était prévue dans le cadre des projets de loi C-18 et C-19.

[Texte]

I think the major issue in those strikes, in all of them, were those work rules dependent on full-time jobs; job security factors and work rules within all of the carriers. I think in the Air Canada situation, you have to look at the percentage—it is two-thirds women; 66% of the passenger agents whom I represent within the Air Canada group are women.

In the strike that took place in Air Canada in 1985, one of the major reasons those workers went out on strike was because Air Canada was pushing for largely increased numbers of part-time. The work rules that were in place at the time allowed for 20% part-time and this percentage was based on the full-time numbers. What they were able to achieve—and this was even after a three-week strike—was almost 50% of full-time or 35% of the overall number.

Workers in the major airlines have refused to roll over and allow those jobs, those full-time, decent-paying jobs, to be eroded into temporary or part-time jobs. There are very, very few areas right now where women can attract decent wages in a full-time job. I think the airline is one of the areas where they can, and we have to look very carefully at how this is going to be eroded should Bill C-18 and Bill C-19 go in without any kind of labour protections.

I think we have to also look at the fact that what employers were not able to gain through the collective bargaining arena, they have sought through mergers and takeovers. We have to look at the fact that 50% of the employees at Quebecair were laid off when the airline was bought by Nordair Metro. That was a 50% reduction. Pacific Western Airlines has announced publicly that lay-offs are inevitable following their purchase of CP Air, and this is even before Bill C-18 and Bill C-19 have become law.

I do not want airline workers in this country to suffer the way airline workers have suffered south of the border. I am sure it is in our brief, I am sure it is in many of the other briefs that have been presented to the committee—the wages, the slashes of workers, the loss of jobs that has happened south of the border—and there is absolutely no protection in the bills that are before us right now for workers in the transportation industry.

I am very, very concerned, as Tony has pointed out in the national's brief, about public controls over fares and safety standards. I just wanted to talk to you a little bit today about the 4,500 people I represent and what I see deregulation, as it currently stands in Bill C-18 and Bill C-19, doing to the long-time job security of those workers: it just is not there.

The Chairman: I want to thank you both for giving us your overview of your briefs. I gather from your briefs—before I throw it open to questions to Mr. Ouellet, Mr. Benjamin and Mr. Gray to start—that your feelings are so strong, you are really not putting forward any amendments to the bill; you

[Traduction]

Le facteur le plus important dans toutes ces grèves, c'est que le régime de travail était fonction des emplois à plein temps, autrement dit les facteurs de sécurité d'emploi et de régime de travail chez tous les transporteurs. Dans le cas d'Air Canada, on n'a qu'à regarder le pourcentage—les deux tiers des employés sont des femmes, 66 p. 100 des agents de bord que je représente à Air Canada sont des femmes.

Lors de la grève qui a eu lieu à Air Canada en 1985, une des raisons importante pour lesquelles les travailleurs se sont mis en grève, c'est qu'Air Canada exerce de plus en plus de pressions pour augmenter le nombre des postes à temps partiel. Le régime de travail en place à l'époque permettait 20 p. 100 de travailleurs à temps partiel et ce pourcentage était fondé sur le nombre d'employés à plein temps. La compagnie a pu obtenir—même après une grève de trois semaines—près de 50 p. 100 d'employés à plein temps soit 35 p. 100 du chiffre global.

Les travailleurs des lignes aériennes importantes ont refusé le roulement qui permettrait que ces emplois et les emplois à plein temps, des emplois à salaire décent, soient transformés en emplois temporaires ou à temps partiel. Il y a très peu d'endroits actuellement où les femmes peuvent obtenir un salaire décent dans un emploi à plein temps. J'estime que les lignes aériennes représentent un des secteurs où elles peuvent le faire, et nous devons surveiller de très près comment la situation peut se dégrader si les projets de loi C-18 et C-19 sont adoptés sans prévoir de protection pour la main d'oeuvre.

Il faut se rendre compte également que ce que les employeurs ont pu obtenir par la négociation collective, ils ont cherché à l'obtenir par les fusions et les prises de contrôle. Nous devons tenir du compte du fait que 50 p. 100 des employés de Québec Air ont été mis à pied lorsque la compagnie a acheté Nordair Métro. Il s'agit d'une réduction de 50 p. 100. Pacific Western a annoncé publiquement, suite à l'achat de CP Air, que les mises à pied sont inévitables avant même l'adoption des projets de loi C-18 et C-19.

Je ne voudrais pas que les travailleurs de nos lignes aériennes aient les mêmes difficultés que leurs homologues américains. Je suis certaine qu'on retrouve cela dans notre mémoire, comme on l'a retrouvé dans beaucoup d'autres mémoires déposés au comité—les salaires, les réductions de main-d'oeuvre, les pertes d'emplois au sud de nos frontières—il n'y a absolument rien dans ces projets de loi qui protège le travailleur des transports.

Je suis extrêmement inquiète, comme l'a souligné Tony dans le mémoire national, des contrôles publics sur les tarifs et les normes de sécurité. Je voulais vous parler un peu aujourd'hui des 4,500 personnes que je représente et de ce que fera à mon avis la déréglementation, telle qu'elle existe actuellement dans les projets de loi C-18 et C-19, pour la sécurité d'emploi à long terme de ces travailleurs. Elle n'est tout simplement pas mentionnée.

Le président: Permettez-moi de vous remercier tous les deux d'avoir exposé les grandes lignes de vos mémoires. Je constate d'après ces mémoires—et avant de donner la parole à M. Ouellet, M. Benjamin et M. Gray—que vous êtes si fermement convaincus de vos positions que vous n'avez pas présenté

[Text]

would like the bill to go null and void. You can ask them whatever you want, Mr. Benjamin. I am just asking just to clarify your position, not taking time from you.

Mr. Wohlfarth: Mr. Chairman, let us turn the floor over to questions and deal with it at the time.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to first of all thank CAW for their presentation before us. I would like to outline one aspect of their presentation that has to do with their objections to what is now taking place, which is massive concentration in the air industry.

• 1545

Some of your members are employees of PWA. Have you already felt the consequence of concentration? Have some of your members already been notified that they might lose their jobs? Is this process already on?

Ms Kryzaniwsky: Certainly not at Pacific Western. Pacific Western employees have been notified generally that upon the merger of the two corporations—and that should be April 26—lay-offs are imminent; they will definitely happen. The exact numbers have not been given out. Everybody is living in that little bit of fear right now about exactly how high the numbers will go.

Of course, when Air Canada pulled out London, Ontario, and Sault Ste. Marie, those members who work at Air Canada, the members of my local, were forced out of those communities. They were offered jobs. Air Canada created some vacancies or there were some vacancies somewhere else in the system. Those members had the option of either quitting the company—and most of them putting behind them 20 years to 25 years of service—or moving their families. And as I said, 66% of our members are women, so in a lot of cases that is just not an option, moving them 3,000 or 4,000 miles away to another city where Air Canada has in fact declared that there are openings.

So, yes, some of my members have felt it, and there is no doubt that those numbers are going to increase drastically.

Mr. Ouellet: Has your union made representation before the CTC to block the merger of PWA and Canadian Pacific, the take-over?

Mr. Wohlfarth: No we have not, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: There were no requests for public hearings to allow you to appear and make your position known at the time?

Ms Kryzaniwsky: No.

Mr. Ouellet: I go back to a certain point, to the question of our chairman. Do you feel that in order to safeguard these types of take-overs and the further concentration in the air

[Translation]

d'amendements au projet de loi; vous voulez simplement que le projet de loi soit considéré comme nul et non avenu. Vous pouvez poser les questions que vous voulez aux témoins, monsieur Benjamin. Je voulais simplement préciser la position adoptée par les témoins mais votre temps de parole est intact.

M. Wohlfarth: Monsieur le président, les réponses aux questions qui nous seront posées vous éclaireront.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord remercier la CAW pour les exposés qu'elle a présentés. J'aimerais en signaler un aspect qui traduit les objections contre ce qui se fait actuellement, à savoir la concentration massive au sein du secteur aérien.

Certains de vos membres sont des employés de la PWA. Avez-vous déjà ressenti les conséquences de cette concentration? Est-ce que certains de vos adhérents vous ont déjà avisés qu'ils pourraient perdre leur emploi? Le processus est-il déjà en marche?

Mme Kryzaniwsky: Certainement pas Pacific Western. Les employés de Pacific Western ont été avisés de l'imminence des mises à pied lors de la fusion des deux sociétés—ce devrait être le 26 avril. Elles vont inévitablement se produire. On n'a pas cité de chiffre exact. Tous et chacun vivent un peu dans la crainte et se demandent combien seront touchés.

Quand Air Canada a supprimé ses liaisons avec London en Ontario et Sault Ste-Marie, nos membres qui bien sûr travaillaient pour Air Canada, les membres de ma section locale, ont dû quitter ces villes. On leur a offert des emplois. Air Canada a créé des postes vacants ou bien il y en avait dans le système. Nos membres avaient le choix soit de quitter la société—la plupart avaient derrière eux 20 à 25 années de service—ou de déménager avec leur famille. Je le répète, 66 p. 100 de nos membres sont des femmes, par conséquent dans bien des cas elles n'avaient absolument pas le choix de déménager dans une autre ville située à 3,000 ou 4,000 milles de distance, là où Air Canada déclarait qu'il y avait des postes.

Par conséquent, oui, certains des membres sentent déjà cette pression; il n'y a pas de doute que leur nombre augmentera sérieusement.

M. Ouellet: Est-ce que votre syndicat s'est adressé à la CCT pour bloquer la fusion, la prise de contrôle de PWA par Canadien Pacifique?

M. Wohlfarth: Non, nous ne l'avons pas fait monsieur le président.

M. Ouellet: Il n'y a pas eu de demande d'audiences publiques pour vous permettre de comparaître à l'époque, pour faire connaître votre position?

Mme Kryzaniwsky: Non.

M. Ouellet: Je reviens à la question du président. Croyez-vous que pour garantir ce genre de prise de contrôle et une plus grande concentration dans l'industrie aérienne, le projet de loi

[Texte]

industry the bill should be amended to ensure that competition will continue and exist? For instance, is there not a clause to prevent a foreign take-over to take place that should be included in Bill C-18?

Mr. Wohlfarth: Mr. Chairman, I will address that question and then maybe my colleague, Mr. Bicker, will want to add something.

Certainly if this bill were to be rewritten and amended it would have to be substantially rewritten, because there are some fundamental principles in terms of equity, fundamental principles in terms of access, fundamental principles that are not recognized and not taken into account in the bill. One of them, the one that we raised last but not least, is the whole question of labour adjustment. As Cheryl has indicated already, we are seeing really massive labour adjustment right now. The bill is written in a way that really does not take account of that. It ignores the adjustment, the dislocation. There might be employees hired in some sectors, but what is happening out there is that large numbers of people are being dislocated from their full-time occupations. That dislocation is an obvious cause of concern and one that is not addressed in the bill.

Mr. Ouellet: This is an American experience that you have witnessed, and you fear that the same thing will happen in Canada—is it not?

Mr. Wohlfarth: It is in part, Mr. Chairman, in response to the U.S. experience. Obviously the U.S. experience gives us cause for concern, but we do not have to look south of the border; what has been happening since 1984 in Canada gives us cause for concern.

Mr. Ouellet: I am glad to notice that you consider the very important amendments of Air Canada as a Crown corporation. Do you believe that this committee should include in the legislation a specific clause that would impose this burden on a Crown corporation to carry on services in the areas that are traditionally receiving air services?

• 1550

Ms Kryzaniwsky: You are asking whether the Crown corporation must continue to serve certain areas of the country that would not be served through profit alone. Definitely. I think this is what the transportation policy in this country is all about; that is, that all Canadians have fair and equal access to air transportation. This is not going to happen when the only means of getting them to go into a city—the bottom line—is profit.

I am sure certain centres right now are served because they are Canadian cities needing air service, not because some entrepreneur is making millions of dollars on the route. I do not think there is any shortage of people wanting to come in to take over a triangle like Toronto-Ottawa-Montreal. There is no doubt in my mind that Lorenzo would come in tomorrow with Texas Air Corporation and take over this route. But I am not so sure he would serve North Bay, Timmins, Sault Ste. Marie or Kelowna, B.C.

[Traduction]

devrait être modifié afin de maintenir la concurrence? Ainsi, ne croyez-vous pas que le projet de loi C-18 devrait comprendre un article pour empêcher une prise de contrôle de la part d'une société étrangère?

M. Wohlfarth: Monsieur le président, je vais répondre à cette question et je demanderai ensuite à mon collègue, M. Bicker, d'ajouter ses remarques.

Si le projet de loi devait, bien sûr, être remanié, il faudrait qu'il le soit en majeure partie, car il ne reconnaît pas et ne tient pas compte de certains principes fondamentaux sur les plans de l'équité et de l'accès. Entre autres problèmes, et non le moindre, nous avons déjà parlé de l'adaptation de la main-d'oeuvre. Comme l'a dit Cheryl, nous constatons actuellement une adaptation massive de la main-d'oeuvre. Le projet de loi est rédigé de telle façon qu'il n'en tient pas compte. Il ignore l'adaptation, les déplacements de main-d'oeuvre. Il se peut que des employés soient embauchés dans certains secteurs, mais il se trouve qu'un grand nombre de personnes sont retirées de leur poste à plein temps. Ces déplacements ont causé évidemment beaucoup d'inquiétude mais le projet de loi n'en tient pas compte.

M. Ouellet: Vous avez été témoin de l'expérience américaine, craignez-vous que la même chose se produise au Canada?

M. Wohlfarth: Cela se passe en partie ici, monsieur le président, à cause de ce qui s'est fait aux États-Unis. L'expérience américaine nous préoccupe bien sûr, mais il est inutile d'aller aussi loin: ce qui se passe au Canada depuis 1984 est également une source d'inquiétude.

M. Ouellet: Je remarque avec plaisir que vous songez à des amendements très importants pour Air Canada en tant que société d'État. Croyez-vous que le comité devrait inclure dans la loi un article spécifique qui chargerait une société de la Couronne de continuer à desservir les secteurs qui traditionnellement étaient desservis par le service aérien?

Mme Kryzaniwsky: Vous demandez si la société d'État doit continuer à desservir certaines régions du pays alors que les bénéfices réalisés dans ces régions ne justifieraient pas le service. Certes. C'est au cœur même de la politique canadienne des transports; à savoir que tous les Canadiens doivent pouvoir avoir accès au transport aérien. Ce ne sera plus possible lorsque la seule considération sera les bénéfices réalisés.

Je suis sûre qu'à l'heure actuelle certains centres ne sont desservis que parce qu'il s'agit de villes canadiennes où les services aériens s'imposent et non pas parce que ce trajet rapporterait des millions de dollars à quelques entrepreneurs. Tout le monde serait évidemment prêt à desservir le triangle Toronto-Ottawa-Montréal. Je suis certaine que Lorenzo pourrait débarquer dès demain pour assurer ce service. Par contre, je ne suis pas sûre qu'il desservirait North Bay, Timmins, Sault Ste-Marie ou Kelowna en Colombie-Britannique.

[Text]

Mr. Ouellet: So you definitely believe there is still a *raison d'être* for Air Canada as a Crown corporation.

Ms Kryzaniwsky: Definitely.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: *Merci, monsieur Ouellet.* Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, thank you for appearing. We have been told a number of times in this committee that under deregulation, whether de facto or not in the United States and in Canada, smaller centres, including small and middle-sized cities and what not, actually have more service and more flights. They have better service, we have been told, and more convenient service; these feeder airlines are better able and better equipped to go into the large metropolitan centre and to feed the major airlines.

I doubt if very many of these feeder airlines are unionized. Can you tell us what you know or what your experience has been with regard to some small airlines or local carriers that have taken over providing service to places like Vancouver, Montreal, Toronto and so forth? What has been your experience in terms of service and the quality of it, the frequency, the convenience or whatever, not only for your employees but also for the travelling public?

Mr. Wohlfarth: The observation that service is going to increase to small and medium-sized centres simply is not going to happen. The evidence in the United States is that hundreds of small and medium-sized centres lost their air service after deregulation was brought in in 1978. Beyond this is the whole question of whether it is the same quality of service. Is it the same quality of service to be flying a small turbo-prop plane into a centre as is now provided through jet service by carriers such as Air Canada? Parts of the country I come from, for example, Regina and Saskatchewan, would undoubtedly be hurt under this type of a policy. It simply is not going to happen.

Ms Kryzaniwsky: My members are spread from Victoria to Newfoundland, so I fly quite often. I certainly hear the business community stating that it is not giving them what they thought it would give them.

We are seeing more and more cancellations and more and more delays. More small aircraft are flying into places and then all of sudden cannot fly because it is foggy or because the weather is just a little bit worse than that in which an Air Canada jet could take off and land in a place like Sault Ste. Marie. The small aircraft now servicing such a route can operate only in perfect weather conditions, so service is diminished.

Where there has been a major influx at the start... you hear that there are 15 and 20 flights a day. What you do not hear is that some of those flights have 9 and 10 seats on them. So the number of actual seats that are available for passengers has diminished because the... One Air Canada aircraft may go in with 90 seats available to get someone out of Victoria.

[Translation]

M. Ouellet: Autrement dit, vous jugez que Air Canada, société d'État, a toujours une raison d'être.

Mme Kryzaniwsky: Certainement.

M. Ouellet: Merci.

Le président: *Thank you, Mr. Ouellet.* Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Mesdames et messieurs, merci d'être venus témoigner cet après-midi. Le Comité a souvent entendu dire qu'avec la déréglementation, que ce soit de facto ou non, aux États-Unis ou au Canada, les centres de moindre importance, notamment les petites villes et les villes intermédiaires, sont mieux desservis et ont des vols plus fréquents. On nous a dit que le service était meilleur et plus pratique; que ces compagnies aériennes de raccordement sont mieux équipées pour effectuer le raccordement avec les grandes compagnies aériennes dans les principaux centres métropolitains.

Je doute que beaucoup de ces compagnies de raccordement soient syndiquées. Pourriez-vous nous dire ce que vous en savez et quelle a été votre expérience de certaines de ces petites compagnies aériennes ou de ces transporteurs locaux qui assurent maintenant le service de raccordement pour Vancouver, Montréal, Toronto, etc.? Quel genre de service offrent-elles et quelle en est la qualité, la fréquence, la commodité, etc., non seulement pour vos employés mais également pour les voyageurs?

M. Wohlfarth: Dire que cela va augmenter le service dans les petits centres ou les centres intermédiaires est tout simplement faux. Aux États-Unis, des centaines de localités semblables ont perdu leur service aérien après l'avènement de la déréglementation en 1978. Ensuite il y a toute la question de la qualité du service. Offre-t-on la même qualité de service en utilisant des petits avions à hélices alors que des transporteurs comme Air Canada offrent actuellement un service d'avion à réaction? Dans certaines régions du pays que je connais bien, comme Regina et la Saskatchewan en général, ce genre de chose aurait certainement des répercussions néfastes. On ne peut donc absolument pas parler d'amélioration du service.

Mme Kryzaniwsky: Je représente des gens de Victoria à Terre-Neuve et je dois donc très souvent prendre l'avion. Je puis vous dire que les milieux d'affaires sont assez déçus de ce que ce genre de système leur offre comme service.

Il y a de plus en plus d'annulations et de retards. On utilise davantage de petits avions et l'on s'aperçoit tout d'un coup qu'ils ne peuvent décoller parce qu'il y a du brouillard ou parce que le temps ne le permet pas alors qu'un avion à réaction d'Air Canada pourrait très bien décoller et atterrir par le même temps à un endroit comme Sault Ste-Marie. Les petits avions que l'on utilise actuellement sur ce trajet nécessitent des conditions atmosphériques parfaites si bien que le service a diminué.

On dit souvent qu'il y a une multiplication des vols, qu'il y a maintenant de 15 à 20 vols par jour, mais l'on oublie de préciser que sur certains de ces vols, il y a neuf ou dix places seulement. Le nombre de places a donc certainement diminué.

[Texte]

Now there are 10 flights or 5 flights and each of them has only 9 seats. So the number of seats has definitely decreased.

There has been a major published increase. For example, they found the flight is listed at four, five, six and seven. When only one or two people show up at the airport to take the flight, it has been cancelled. If the flight is not going to be profitable, it is not going to operate. It is what we have seen so far in a bit of the movement with Air B.C., Air Ontario, Air Canada and Austin-type take-overs.

• 1555

Mr. Benjamin: With deregulation in the United States, we have been told there are not only more flights but also more people are flying. Do you know how they compile those statistics? Where you used to have a direct flight from Albuquerque to New York, I have been told you may have to change planes two or three times as well as changing airlines two or three times. Is it correct that they are counting the same people twice? Whatever number of flights they take, those are counted as more people flying?

Ms Kryzaniwsky: There is no doubt in my mind. I have a few figures. I think the CAB in the States compiled some figures until that organization became defunct, which I believe was 1982, or 1983. I think the figures compiled were very interesting. I think you have to look at them very closely. Between 1978 and 1983, 410 communities lost direct service. Within airline terminology, the word "direct" is very important. You want to fly from Toronto to Ottawa in 55 minutes, not 2 hours and 40 minutes because you are stopping 6 places along the route.

Those 410 communities that lost access to direct service, they are going to have to hop along or, as you say, change planes. Level of service dropped in 351 communities. If they had two flights, they dropped one. If they had five, they dropped the level of the number of flights going in. 106 communities lost service altogether. Air service was totally abandoned. Those figures were compiled by the CAB.

Mr. Benjamin: We have been presented with statistics that show there are x number more passengers and x number more flights. Are they counting the same passenger two or three times because he is on a different flight and also on a different airline?

Ms Kryzaniwsky: Yes, possibly, or he is on the same airline, but he is stopping five times. If you are counting him from Toronto to Albuquerque, Albuquerque to Buffalo and Buffalo to Philly, you have counted him four times. I do not doubt that at all.

Mr. Benjamin: On the matter of feeder airlines, can you tell us your experience or your knowledge about what this has done for the elderly and the handicapped? We are told they are getting better and more frequent service. Can these smaller planes handle wheelchairs, stretchers or whatever?

Ms Kryzaniwsky: Not at all. That service will not be available. We are going through a major argument with Air Canada in Toronto about some of the small carriers which will

[Traduction]

Sur papier, les chiffres semblent avoir augmenté. Par exemple, on a constaté que le vol est indiqué à quatre, cinq, six et sept heures. Lorsqu'il n'y a qu'une ou deux personnes à l'aéroport pour ce vol, il est annulé. S'il n'est pas rentable, il ne part pas. C'est ce qui se passe souvent avec Air B.C., Air Ontario, Air Canada et les prises de contrôle du genre Austin.

M. Benjamin: On nous a dit qu'avec la déréglementation aux États-Unis, non seulement y a-t-il davantage de vols mais également davantage de passagers. Savez-vous comment on a établi ces statistiques? Là où il y avait auparavant un vol direct entre Albuquerque et New York, on m'a dit qu'il fallait maintenant parfois changer d'avion deux ou trois fois et même changer de compagnies aériennes deux ou trois fois. Est-il vrai que cela leur permet de compter deux fois de suite les mêmes passagers? Chaque fois que l'on change de vol, on recompte les passagers.

Mme Kryzaniwsky: J'en suis persuadée. J'ai là quelques chiffres. Aux États-Unis, le CAB a compilé certains chiffres avant de disparaître, en 1982, si je ne m'abuse, ou en 1983. Ces chiffres étaient très intéressants. Il faut les regarder d'assez près. Entre 1978 et 1983, 410 localités ont perdu leurs vols directs. Dans la terminologie aérienne, le terme «direct» est très important. On veut pouvoir aller de Toronto à Ottawa en 55 minutes et non pas en deux heures et 40 minutes après six arrêts.

Ces 410 localités qui ont donc perdu le service direct vont être obligées de faire des escales ou même de changer d'avion. La qualité du service a diminué dans 351 localités. Lorsqu'il y avait deux vols, il n'y en a plus qu'un. Lorsqu'il y en avait cinq, ce nombre a également baissé. Cent six localités ont perdu tout service. On a complètement abandonné le service aérien. Ce sont des chiffres qui ont été compilés par le CAB.

M. Benjamin: On nous a montré des statistiques indiquant qu'il y a un nombre x de voyageurs supplémentaires et un nombre x de vols supplémentaires. Compte-t-on le même voyageur deux ou trois fois parce qu'il change de vol ou parce qu'il change de compagnie.

Mme Kryzaniwsky: Oui, c'est possible, ou même si c'est la même compagnie mais qu'il fait escale cinq fois. Si vous le comptez de Toronto à Albuquerque, d'Albuquerque à Buffalo et de Buffalo à Philly, vous le comptez quatre fois. Je suis convaincue que c'est comme cela que l'on compte.

M. Benjamin: À propos des lignes de raccordement, pourriez-vous nous dire ce que cela représente pour les personnes âgées et les handicapés? On nous a dit que le service était amélioré et plus fréquent. Ces petits appareils peuvent-ils recevoir des fauteuils roulants, des civières, etc.?

Mme Kryzaniwsky: Pas du tout. Ce service n'existera pas. Il y a actuellement une grande discussion avec Air Canada à Toronto à propos des petits appareils qui doivent partir de

[Text]

be operating from Terminal 2. There is absolutely no access for wheelchair passengers, never mind stretcher passengers.

Mr. Benjamin: I understand the other shoe has yet to fall in the United States. The Canadian government does not seem to know this. Is it correct that thousands of locations in the United States were provided with a 10-year protection period which will end this year or sometime in 1988? Any airline wishing to abandon a route had to give 60 or 90 days' notice. They were only allowed to, if, as and when they found another airline to take over the service. Is that not true? If it is not, tell us. If it is true, do you think a similar kind of safeguard or protection should be in this legislation for these scores of small and middle-sized communities across Canada?

Mr. Wohlfarth: Mr. Chairman, based on the Canadian experience, we have argued in our brief that there ought to be such safeguards. There ought to be safeguards which ensure jet service to small and medium-sized centres like London and Sault St. Marie.

• 1600

I do not want to spend a lot of time focusing on the U.S. experience because we have argued there are some fundamental differences. We had some fundamental differences in history in terms of a Crown corporation paving the way in developing east-west links in Canada. We have some fundamental differences in the way we view public ownership and, most significantly, we have a very different population breakdown. Our population is very sparse and spread out whereas the U.S. population is concentrated to a much greater extent. We have avoided in our submission making a lot of direct reference to the U.S. experience for that reason.

Mr. Benjamin: I have one final question, Mr. Chairman. I just want to say to the witnesses that you have the same problem I have. You do not understand the free-enterprise system and the market forces; you have a real problem there, as I do. I mean, after all, you have to remember that the bottom line is more important than whether or not the public or the employees are protected. Do you have any recommendation—

The Chairman: Thanks very much, Mr. Benjamin. We are on Bill C-18.

Mr. Benjamin: You are god-damned right we are, and you just keep quiet for a change!

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Just keep quiet. Why will you not be a witness? Be a witness.

The Chairman: I have recognized Mr. Gray. Would you watch your language, please.

Mr. Gray, we are on Bills C-18 and C-19. The Chair has been very lenient and very few of the very general propositions that this group has brought have to do with any specific sections in the bill. Now, I do not mind . . .

[Translation]

l'aérogare 2. Il n'y a absolument aucun accès pour les voyageurs en fauteuils roulants, sans parler évidemment des civière.

M. Benjamin: Il semble que la situation risque encore d'empirer aux États-Unis. Le gouvernement canadien ne semble pas au courant. Est-il vrai que des milliers de localités aux États-Unis avait obtenu un repit de dix ans qui doit prendre fin cette année ou à un moment ou à un autre en 1988? Toute compagnie aérienne voulant abandonner une ligne devait donner un préavis de 60 à 90 jours. Elles n'y étaient autorisées que si elles trouvaient une autre compagnie aérienne pour reprendre le service. N'est-ce pas? Sinon, détrompez-moi. Si oui, pensez-vous que ce genre de garantie ou de protection devrait être donné dans ce projet de loi pour ces centaines de nos localités de moindre importance?

M. Wohlfarth: Nous avons en effet déclaré dans notre mémoire que, pour ce qui est du Canada, il faudrait prévoir ce genre de garanties, afin de veiller les villes de moindre importance comme London et Sault Ste-Marie bénéficient des services d'avions à réaction.

Je ne veux pas épiloguer sur l'expérience américaine parce que nous avons déjà établi qu'elle présentait de grosses différences. Les différences sont notables lorsqu'on sait que c'est une société de la Couronne qui a favorisé l'établissement de liens entre l'est et l'ouest au Canada. Nous ne considérons pas la propriété publique du même oeil et, ce qui est encore plus important, la répartition de notre population est tout à fait différente. Notre population est beaucoup plus éparpillée que ne l'est celle des États-Unis qui est beaucoup plus concentrée. C'est la raison pour laquelle nous avons évité de renvoyer constamment à l'expérience américaine dans notre mémoire.

M. Benjamin: J'ai une dernière question à poser, monsieur le président. Je voudrais simplement dire aux témoins qu'ils sont dans la même situation que moi. Ils ne comprennent pas la libre entreprise et les forces du marché, tout comme moi. Après tout, les résultats sont beaucoup plus importants que de savoir si le public ou les employés sont protégés. Avez-vous des recommandations . . .

Le président: Merci infiniment, monsieur Benjamin. Nous examinons le projet de loi C-18.

M. Benjamin: Mais vous avez absolument raison, et taisez-vous pour une fois!

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Ne dites rien. Pourquoi ne demandez-vous pas à témoigner? Témoignez, si vous le désirez.

Le président: J'ai donné la parole à M. Gray. Surveillez votre langage, je vous prie.

Monsieur Gray, nous examinons les projets de loi C-18 et C-19. J'ai été très indulgent et un nombre infime des propositions très générales avancées par ce groupe porte sur des

[Texte]

Mr. Benjamin: You rudely interrupted.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Benjamin: Exactly what I was—

The Chairman: Well, why did you not get to it earlier? You were making one of your philosophical dissertations.

Mr. Benjamin: You were objecting to everything earlier.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Benjamin would come round on the second round.

The Chairman: No, there will not be any second round.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ladies and gentlemen before the committee, I would ask you this. If we compare two different modes of transportation, if we talk about CP-CN in terms of railway traffic—and obviously in the past x number of years they have had the monopoly in Canada on it . . . In many circumstances, even before this committee, they have said that they are scared of competition. Now you people come before the committee in terms of your union and say that you are scared of mergers, because CP and Air Canada are going to create a monopoly. Do you not see a similarity between the two?

Mr. Wohlfarth: Mr. Chairman, we are not saying that we are scared of competition. What we are saying is that the so-called benefits of competition will largely disappear under the bifurcation of the airline market around two major carriers, who have either substantial or minority shareholdings of feeder airlines, with which they in turn are linked through interline ticketing arrangements and hub-and-spoke arrangements.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): However, compare the two. In the past CP and CN in terms of rail transportation have had the monopoly—and I throw this out to you in connection with Bill C-18. If there are mergers that evolve with hub-and-spoke carriers, the spoke coming into the hub, perhaps there would be more jobs created than presently exist.

Mr. Wohlfarth: Mr. Chairman, I will address that question and then turn it over to one of my colleagues. We have indicated that there may in fact be a net increase in jobs in the industry. We are really not sure what that future looks like.

The one thing we do know for certain is that during the period of adjustment, following the mergers, following the consolidation, and as a direct result of this legislation, we are going to have massive dislocation. We have seen the dislocation in the reservation centre for CTS in Ottawa and across the country. We have seen the dislocation in London. We have seen the dislocation in Sault Ste. Marie. We will see the dislocation in a matter of weeks, as Cheryl has indicated, throughout the PWA and CP air system as those systems emerge.

[Traduction]

dispositions précises du projet de loi. Je n'y vois aucun inconvénient . . .

M. Benjamin: Vous m'avez brutalement interrompu.

Le président: Monsieur Gray.

M. Benjamin: Ce que j'allais précisément . . .

Le président: Eh bien, pourquoi ne l'avez-vous pas fait plus tôt? Vous vous êtes lancé dans une de vos dissertations philosophiques.

M. Benjamin: Tout à l'heure, vous vous opposiez à tout.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, M. Benjamin pourrait peut-être poser d'autres questions lors du deuxième tour.

Le président: Non, il n'y aura pas de deuxième tour.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mesdames, messieurs, permettez-moi de vous poser la question suivante. Si nous comparons deux moyens de transport différents. Si nous parlons du trafic ferroviaire du CP et du CN—et il est évident que ces deux compagnies en ont eu le monopole au Canada pendant un certain nombre d'années . . . Le CN et le CP ont souvent dit, même en ces lieux, que la concurrence les effrayait. Or, votre syndicat comparait devant ce Comité et dit qu'il craint les fusions, car CP et Air Canada vont détenir le monopole du trafic aérien. N'y voyez-vous pas une similarité?

M. Wohlfarth: Monsieur le président, nous n'avons jamais dit que la concurrence nous effrayait. En revanche, nous craignons que les prétendus avantages que présente la concurrence disparaîtront si le trafic aérien devient le monopole de deux grosses compagnies aériennes, qui détiennent des parts majoritaires ou minoritaires de compagnies aériennes secondaires à qui elles sont liées par des accords de tarification interlignes et des accords de répartition.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, mais comparez les deux situations. Par le passé, le CN et le CP avaient le monopole du transport ferroviaire—et je vous parle ici du projet de loi C-18. Si ces compagnies qui forment un réseau en étoile fusionnent, davantage d'emplois seront peut-être créés.

M. Wohlfarth: Monsieur le président, je vais répondre à cette question et je demanderais à un de mes collègues de bien vouloir la compléter. Nous avons dit qu'il y aurait peut-être une augmentation nette des emplois dans cette branche. Mais nous ne savons pas avec certitude ce que nous réserve l'avenir.

Cependant, nous savons avec certitude qu'un grand nombre d'emploi disparaîtront pendant cette période de transition, à la suite des fusions qui interviendront, de la concentration de compagnies aériennes, phénomène directement attribuable à ce projet de loi. Le centre de réservations du Service central de voyages à Ottawa et dans le pays a perdu de nombreux emplois. De nombreux emplois ont été perdus à London et à Sault Ste-Marie. Il y en aura d'autres dans quelques semaines, comme Cheryl l'a dit, à la suite de la réorganisation de PWA et CP Air.

[Text]

It is not a question of whether there will someday be another job with a non-union carrier paying \$5 an hour; the issue is what happens to the workers dislocated as a result of this, who used to have a job in London, had family in London, and now are not offered a job in the London area. That is the concern we are bringing before the committee.

Ms Kryzaniwsky: You are talking about the possibility of an increase in the number of jobs. I do not think there is any doubt. Air Canada will say to you, yes, there has been an increase, but it is the type of jobs . . . Those jobs are part-time jobs, temporary jobs, and in major centres. The small communities will lose them altogether, and the types of jobs that are going to be available to feed one small flight a day or two small flights a day are going to fluctuate. It is going to depend on the stability of that carrier going in there. If a carrier goes into a centre and there is no profit and they pull out and another carrier goes in, and there is no stability there. You are just not going to have long-term, permanent, full-time jobs.

• 1605

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In the same line you mentioned the Victoria flight—which is Air Canada, I believe—having 90 seats available. I would go through your report and ask you if you could provide to the committee . . . because you must realize we are here to ask questions, to make sure our new National Transportation Act is not necessarily to always protect the carrier but also the passenger, the shipper and the consumer. I think we have to try to strike some balance in that. You mentioned 90 seats available on one flight from Air Canada. Would you say Victoria is more poorly served today than it was in the past with one flight with 90 seats? Were the 90 seats full?

Ms Kryzaniwsky: I have no idea. I do not know whether Air Canada filled that plane at all. What I was saying was, if you are a small businessperson in that community and you have that type of small aircraft with 9 or 10 or 12 seats on it, how are you going to move your goods and your services off that island? How are you going to move your people off that island when, if enough people do not show up at the airport, that flight just does not go—when there is no stability to the air service?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): What you are saying in actual fact is that the flights to Victoria . . . after they have taken away the 90-seat Air Canada flight—

Ms Kryzaniwsky: I use that hypothetically. That has not happened.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay, this brings me to my next question, Mr. Chairman. I would appreciate it if you people could give the figures to the committee. You are saying on page 3 in your brief:

[Translation]

Il ne s'agit pas de savoir si un jour une compagnie non affiliée à un syndicat offrira à quelqu'un un emploi à 5\$ de l'heure; mais qu'arrive-t-il aux employés qui ont perdu leur emploi, qui travaillaient à London, dont la famille était à London et à qui on n'offre pas d'emploi dans la région de London; voilà ce qui est en cause. Voilà pourquoi nous sommes ici.

Mme Kryzaniwsky: Vous dites que le nombre d'emplois augmentera. Cela ne fait aucun doute. Air Canada vous dira, oui, nous avons créé des emplois, mais ce sont des emplois . . . Ces emplois sont des emplois à temps partiel, des emplois temporaires et dans les grands centres urbains. Les petites localités seront laissées pour compte et les types d'emplois nécessaires pour assurer un vol par jour ou deux petits vols par jour vont fluctuer. Tout dépendra de l'assise financière de la compagnie aérienne en question. Si une compagnie aérienne décide de desservir une ville, qu'elle n'en tire aucun profit, qu'elle décide de plier bagage et qu'une autre compagnie aérienne prenne sa place, aucune stabilité n'est assurée. Les emplois créés ne seront jamais des emplois à long terme, permanents et à plein temps.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans cette même veine, vous avez parlé du vol d'Air Canada à destination de Victoria où il y a 90 sièges. Je lirai votre rapport et je vous demanderai de bien vouloir donner au comité . . . parce que vous savez que nous sommes ici pour poser des questions, car la nouvelle loi nationale sur les transports ne vise pas à protéger nécessairement les compagnies aériennes, mais également les passagers, les expéditeurs et les consommateurs. Je crois qu'il faut essayer de réaliser un certain équilibre. Vous avez dit qu'un vol d'Air Canada comptait 90 sièges. Diriez-vous que Victoria est moins bien desservie aujourd'hui qu'elle ne l'était par le passé, une seule liaison avec 90 sièges étant assurés? Ces 90 sièges étaient-ils tous occupés?

Mme Kryzaniwsky: Je n'en ai pas la moindre idée. Je ne sais pas si cet avion d'Air Canada était plein ou non mais si vous êtes petit entrepreneur de cette localité et si un seul avion de 9, 10 ou 12 sièges assure la liaison entre cette île et le continent, comment allez-vous transporter vos biens et services? Comment allez-vous vous déplacer, si le vol est annulé, lorsque le nombre de passagers est minime, lorsqu'on ne sait pas si l'avion va partir ou non?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce que vous dites c'est que les vols à destination de Victoria . . . lorsque l'avion de 90 sièges d'Air Canada n'assurera plus la liaison . . .

Mme Kryzaniwsky: Ce n'était qu'un seul exemple. Ce n'est pas encore le cas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Bien. Cela m'amène à la question suivante, monsieur le président. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir donner ces chiffres au comité. Voici ce que vous dites à la page 3 de votre mémoire:

[Texte]

The end result of deregulation in the United States will be a return to the pre-deregulation state of affairs—with two major exceptions: a handful of entrepreneurs have made a great deal of money, and they have done so at the expense of workers in the airline industry, who have been savaged.

If you could supply the names of the companies and who has made money and who has lost money, I would appreciate that.

Ms Kryzaniwsky: No problem, I can supply that; we will forward it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We go to page 4:

In the United States events that have taken place in this country, even before deregulation has become law, certainly point in that direction.

Please send the figures on that to us.

Ms Kryzaniwsky: I am sorry, what was the second one?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On page 4... at the bottom of page 3:

While it does not necessarily follow that what happens in the United States happens in Canada, events that have taken place in this country, even before deregulation has become law, certainly point in that direction.

—which means loss of service, loss of jobs, etc.

Ms Kryzaniwsky: The mergers and the take-overs, yes...

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Exactly. Going on on page 4:

Taking their cue from south of the border, Air Canada and PWA own virtually every other airline in Canada with the exception of Wardair. So much for increased competition.

At the same time, I would like you to add in your remarks to the committee the competition between CP and CN in rail transportation—to make the comparison. I would assume, following your line of attack, that you would agree we have increased competition in rail as well as in air, if that is possible.

Go on to page 5:

There is every indication that many small and medium-size communities will lose air service. Air Canada has already discontinued service to London and Sault Ste. Marie, Ontario.

If you could give us the names of the communities that will lose air service, who will be disserved... I understand, for example, that London, Ontario, will have a new carrier coming in. Please give us those figures.

In the middle of page 5:

Other carriers will fill the gaps left by larger carriers' withdrawal of service only to the extent that a sizeable profit can be made. When we talk about profits, public conveni-

[Traduction]

La déréglementation aux États-Unis entraînera le retour à la situation qui existait avant l'abolition de la réglementation, à deux exceptions près: une poignée d'entrepreneurs se sont remplis les poches et ce, sur le dos des travailleurs de l'industrie qui ont été pillés.

Pourriez-vous nous fournir la liste de ces compagnies, nous dire qui a réalisé d'énormes profits et qui a perdu de l'argent; je vous en serais reconnaissant.

Mme Kryzaniwsky: Je puis vous fournir cette liste sans problème; nous vous la ferons parvenir.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Page 4:

Aux États-Unis, ce qui s'est passé, même avant que la réglementation ne soit abolie, le donne à penser.

Pourriez-vous nous adresser les chiffres en cause également?

Mme Kryzaniwsky: Excusez-vous, mais que venez-vous de me demander?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Page 4... au bas de la page 3:

Bien que ce qui se passe aux États-Unis ne se passe pas forcément au Canada, ce qui s'est passé dans ce pays, même avant que la réglementation ne soit abolie, le donne à penser.

... c'est-à-dire perte de service, perte d'emplois, etc.

Mme Kryzaniwsky: Oui, vous voulez parler des fusions et des rachats...

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Exactement. Page 4, maintenant:

A l'instar des compagnies américaines, Air Canada et PWA ont racheté pratiquement toutes les compagnies aériennes qui existaient au Canada, exception faite de Wardair. Et l'on ose parler de concurrence accrue!

Je voudrais également que vous en profitiez pour établir une comparaison avec la concurrence qui existe dans le domaine ferroviaire entre le CP et le CN. D'après les critiques que vous avez adressées, je suppose que vous conviendrez que la concurrence dans le domaine ferroviaire s'est accrue de même que dans le domaine aérien.

Page 5:

Tout porte à croire que de nombreuses collectivités, petites et moyennes, ne seront plus desservies par des compagnies aériennes. Air Canada a déjà supprimé tout vol à destination de London et de Sault Ste-Marie en Ontario.

Pourriez-vous nous donner les noms des collectivités qui ne seront plus desservies... Je crois savoir, par exemple, qu'une nouvelle compagnie aérienne desservira London en Ontario. Pourriez-vous nous faire parvenir ces chiffres.

Au milieu de la page 5:

D'autres compagnies aériennes desserviront les villes laissées pour compte par les grosses compagnies aériennes uniquement si elles peuvent réaliser de gros profits. Si ces compagnies doivent réaliser des profits, les critères de commodité

[Text]

ence and necessity will no longer determine which communities in Canada will have air service.

If you can give us indications of those communities that will no longer have air service, I would appreciate it as a member of the committee.

Bottom of page 5:

For those cities that do retain air service of some description, flight frequency can be expected to rise and fall depending on profit levels.

I would appreciate some facts on that one.

Bottom of page 8:

What deregulation will do is take away air service from small and mid-size Canadian communities and make a great deal of money for a handful of entrepreneurs at the expense of airline workers.

We must realize that in our national transportation bill we deal with unions, but as I mentioned earlier, we deal with consumers, we deal with carriers, and we deal with the shipper. To take it all and tie it all in . . . I realize your brief is general, but if you could supply the committee with the facts it would help us immensely.

• 1610

Ms Kryzaniwsky: I think small businessmen in Sault Ste. Marie would certainly give you the facts.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But at the same time I would suggest something about the mention you made of jet service. The ideal situation in this great country of ours is that we could have a jet service where I come from, the Gaspé and the Magdalen Islands, into every airport. The billions of dollars it would cost are enormous.

Ms Kryzaniwsky: Air Canada is not servicing those areas? EPA did not make a profit in the Magdalen Islands and Gaspé?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): EPA, which has now become Air Atlantic, has aligned with Canadian Pacific. We have Air Nova in the Maritimes, which has aligned itself with Air Canada. I believe they will probably have a better service than what we had in the past.

One thing that we have to realize, and I come from a remote and isolated area, is that when we offer a service we cannot all drive Cadillacs. I happen to drive a 1976 Buick that is rusted out. I would love to drive a Cadillac.

Ms Kryzaniwsky: Is this a question? I am sorry, I do not follow.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): This is a question. What I am saying has to do with what your unions propose about everybody having jet service in our country. I suggest that we cannot do that. But if we work on the hub-and-

[Translation]

et de nécessité ne détermineront plus quelles localités au Canada seront desservies.

Je vous serais reconnaissant, en ma qualité de membre de ce comité, de bien vouloir nous dire quelles localités ne seront plus desservies.

Bas de la page 5:

Dans les villes qui seront toujours desservies d'une manière ou d'une autre, la fréquence des vols dépendra des bénéfices réalisés.

Pourriez-vous être plus précis?

Bas de la page 8:

L'abolition de la réglementation aura pour effet de pousser les compagnies aériennes à ne plus desservir les petites et moyennes localités du Canada et de permettre à une poignée d'entrepreneurs de s'enrichir aux dépens des employés du secteur aérien.

La nouvelle loi nationale sur les transports s'intéresse non seulement au sort des syndicats, mais comme je l'ai dit antérieurement, à celui des consommateurs, des transporteurs et des expéditeurs. Prendre le tout et en faire . . . Votre mémoire est général, je me rends compte, mais cela nous serait très utile si vous pouviez nous fournir les preuves de ce que vous avancez.

Mme Kryzaniwsky: Je pense que les petits entrepreneurs de Sault Ste-Marie pourraient certainement vous citer des faits.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je voudrais également revenir sur une question que vous avez soulevée au sujet des réactés. Il serait certainement idéal de pouvoir compter sur un service de réactés à partir de la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine qui nous amènerait dans tous les aéroports du pays. Cependant, il faut bien se rendre compte que cela nous coûterait des milliards de dollars.

Mme Kryzaniwsky: Est-ce que Air Canada ne dessert pas ces régions? Est-ce qu'EPA n'a pas réalisé des bénéfices avec ses vols jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine et de la région de Gaspé?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): EPA, qui est devenu Air Atlantic, s'est allié avec le Canadien Pacifique, Air Nova, dans les Maritimes, avec Air Canada. Je pense que leur service sera sans doute meilleur que ce qui a existé dans le passé.

Je viens d'une région éloignée et isolée. Il faudrait se rendre compte que l'on ne peut tous mener la grande vie, que l'on ne peut pas tous avoir des Cadillac. Personnellement, j'ai une vieille Buick de 1976 toute rouillée, c'est évident que je préférerais avoir une Cadillac.

Mme Kryzaniwsky: Est-ce une question que vous posez? Je m'excuse, mais je ne comprends pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je voulais poser une question qui m'a été suggérée par la proposition de vos syndicats, selon laquelle toutes les régions du pays devraient être desservies par réactés. Personnellement, je ne

[Texte]

spoke system, where we can come from a remote and isolated area to a hub and have a jet service, we can, in our new national transportation act, provide a better service for Canadians.

Now the question with you people before this committee today is whether we should protect all the unions and control all the new companies that want to come in. I throw that question out to you.

Ms Kryzaniwsky: He has asked several questions. Do you want me to go back and respond through?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): As long as the committee gets the figures.

The Chairman: If she can give some of the figures now or send them to the clerk of the committee, I think that would suffice. Whatever you can give now would help, but time is moving on. We are almost through this witness.

Ms Kryzaniwsky: I realize that time is moving on. I guess that was my problem.

The Chairman: Mr. Gray, I really think you did ask an awful lot of questions. So if you could send us that, I think that would help to expedite the committee.

Ms Kryzaniwsky: Certainly when we talk about the entrepreneurs and a few people making an awful lot of money, that is public knowledge. I will certainly be glad to send you those press clippings. Anybody who reads the paper would certainly know that.

The committee person has asked about the mergers and the take-overs in the two main carriers. I thought that was quite obvious. I cannot compare the rail and airline as the committee person asks. I came strictly bearing information on the airline industry, which I am familiar with.

There is no doubt that there will be small carriers start up to fill the gap in small communities. However, I think a lot of small communities, like the Magdalen Islands and Gaspé, deserve stable air service. If that means jet service by the national carrier, then that is what needs to continue. Air Canada is in a profitable position. They are not drawing on the taxpayers at the moment. I think we have to look very carefully at what transportation means to us in this country, whether it is strictly profit or whether it is to serve Canadians. I will send some figures that the committee person has asked for.

The Chairman: That concludes this round of questioning.

Mr. Angus: Mr. Chairman, one quick request. On a humane policy for labour adjustment in the industry, I wonder if our witnesses would be prepared to submit to us in writing some very specific suggestions as to the kind of amendments we can put into the bill.

[Traduction]

crois pas que l'on devrait procéder de cette façon. Par contre, avec un système de plaques tournantes, nous aurions accès, quelle que soit la région d'où l'on provienne, à un service de réactés. Cette nouvelle loi sur les transports fournira, en fin de compte, un meilleur service pour tous.

La question que vous suscitez est la suivante: devrait-on protéger tous les syndicats et réglementer toutes les sociétés qui voudraient se lancer en affaires. C'est la question que je vous pose.

Mme Kryzaniwsky: Le député a posé plusieurs questions. Voulez-vous que je les passe toutes en revue?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous serions contents d'obtenir les chiffres.

Le président: Vous pourriez nous donner les chiffres maintenant ou les faire parvenir au greffier du Comité, ce qui suffirait également. Il ne nous reste pas beaucoup de temps avant la fin de votre témoignage.

Mme Kryzaniwsky: Je me rends compte que le temps passe comme vous le dites, et c'est là un des problèmes que j'ai aussi.

Le président: Monsieur Gray, je me rends compte que vous avez vraiment posé beaucoup de questions. Si vous pouviez donc nous faire parvenir les réponses à celles-ci, je crois que cela accélérerait les choses.

Mme Kryzaniwsky: Lorsque nous parlons des entrepreneurs, d'un nombre très restreint de personnes qui gagnent beaucoup d'argent, il s'agit là d'un fait de notoriété publique. Je serais cependant très heureuse de vous faire parvenir ces coupures de presse. Même si toutes les personnes qui lisent les journaux sont au courant de la situation.

On a posé des questions au sujet des fusions et des rachats par les deux transporteurs principaux. La situation est tout à fait évidente. Je ne peux cependant établir des comparaisons entre le transport ferroviaire et le transport aérien, car je suis venue ici avec des renseignements portant sur l'industrie aérienne, que je connais.

Il est certain que des petits transporteurs vont venir combler le vide dans les petites localités. Cependant, je pense que beaucoup de celles-ci, comme c'est le cas aux Îles-de-la-Madeleine et en Gaspésie, ont vraiment besoin d'un service aérien stable. Si cela signifie un service de réactés fourni par les transporteurs nationaux, c'est ce qui devrait exister. Air Canada se trouve maintenant dans une situation économiquement viable et n'est plus à la charge des contribuables. Il faut étudier avec beaucoup de soin le concept de transport au niveau national. Doit-on, en ce domaine, réaliser uniquement des profits, ou doit-on desservir la population? Je vais vous faire parvenir les chiffres que le Comité m'a demandés.

Le président: Ceci termine ce tour de questions.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais demander quelque chose aux témoins. Pourraient-ils nous soumettre par écrit certaines suggestions très précises quant au genre d'amendements que nous devrions apporter au projet de loi et ceci, dans le cadre d'une attitude humanitaire.

[Text]

The Chairman: That is what I tried to explore with my first comment to Mr. Wohlfarth.

Mr. Wohlfarth: We will be glad to provide that to you. Let me just indicate that your comment earlier is no surprise. There is no consensus on this committee in terms of the direction of this legislation because there is no consensus on it in Canada.

It is our hope that as you move forward to this legislation, you will take those concerns into consideration in redrafting the legislation to reflect the need for guaranteed service, the need for a labour adjustment policy that we will provide you, and above all the need to maintain Air Canada as a Crown corporation, a window on this highly concentrated industry.

• 1615

The Chairman: Thank you, Mr. Wohlfarth and Cheryl, for appearing today with your briefs. That part of the record will be digested, as you well point out, as could be evident from the questions and some of the comments. We have to wrestle and are challenged by many of the different opinions, but we will see what we come up with. Thanks very much.

I call the next witness now, which is the Canadian Pulp and Paper Association.

Mr. Hart, I think I have seen you before in somewhat the same time, same place, and same subject, in a way, although this is the subject of Bills C-18 and C-19. We have your brief, Mr. Hart, and it has been circulated. It is a very extensive and comprehensive brief, directing its attention to the bill, which is an interesting challenge for the committee. I would like you to give an overview so members could ask questions, but first to introduce those gentlemen with you. Welcome, and take it away.

Mr. H. Hart (President, Canadian Pulp and Paper Association): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. To introduce my colleagues, we have Mr. Ken Hall, President of Champion Forest Products, Hinton, Alberta; Mr. Jim Foran, transportation counsel to CPPA from Winnipeg; Don Wallace, Director of Transportation, Consolidated Bathurst in Montreal; Elwood Dillman, Group Traffic Coordinator, Minas Basin Pulp and Power Company of Hantsport, Nova Scotia; Jim Powell, Director of Purchasing and Transportation, Crown Forest Industries in Vancouver; and Tom Openshaw, Manager of the Transportation and Distribution section of CPPA.

Mr. Chairman, we appreciate the time you have allocated to hear us. As you mentioned, we have submitted a document. It has been made available in both official languages in advance of this hearing, and as a consequence we will not read it; I am sure that will please you. However, copies are available to

[Translation]

Le président: C'est précisément de cette question que je voulais parler au cours de mon premier commentaire à M. Wohlfarth.

M. Wohlfarth: Nous pourrions en effet vous renseigner là-dessus. J'aimerais vous signaler à cet égard que le commentaire que vous avez fait il y a quelque temps ne me surprend pas. En ce qui est de l'orientation du projet de loi, le Comité, pas plus que le pays tout entier, n'est d'accord.

Nous espérons qu'au fur et à mesure des travaux, vous tiendrez compte des préoccupations qui vous ont été exprimées, afin d'apporter des modifications aux projets de loi, modifications qui tiendraient compte de différentes questions, notamment la garantie en matière de services, l'aplanissement de certains problèmes syndicaux et surtout le besoin de conserver une société d'Etat comme Air Canada, ce qui donnerait un peu de souplesse à ce secteur hautement concentré.

Le président: Merci, monsieur Wohlfarth et Cheryl, de nous avoir présenté vos mémoires. Nous allons essayer d'assimiler cette partie des témoignages. Nous sommes ici confrontés à toutes sortes d'opinions différentes et nous verrons ce qui pourra ressortir de tout cela. Nous vous remercions.

Je demande aux témoins suivants de venir prendre leur place. Il s'agit de l'Association canadienne des pâtes et papiers.

Monsieur Hart, je vous ai déjà vu dans des circonstances, des lieux semblables, où vous nous avez donné votre opinion sur des questions fort semblables également, même s'il s'agit aujourd'hui de l'étude des bills C-18 et C-19. Nous avons votre mémoire, monsieur Hart, que nous avons transmis aux membres du Comité. Il s'agit d'un mémoire très complet, portant sur le projet de loi, et c'est un défi intéressant pour les membres du Comité. Peut-être pourriez-vous passer votre mémoire en revue dans les grandes lignes, après quoi, les membres pourront poser des questions, mais auparavant, pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent. Allez-y.

M. H. Hart (président, Association canadienne des pâtes et papiers): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. Les collègues qui m'accompagnent sont: le président de *Champion Forest Products*, Hinton, Alberta, M. Ken Hall; le conseiller en matière de transport de l'Association, qui est de Winnipeg, M. Jim Foran; le directeur des transports, *Consolidated Bathurst* à Montréal, M. Don Wallace; le coordinateur des transports collectifs, *Minas Basin Pulp and Power Company of Hantsport*, Nouvelle-Écosse, M. Elwood Dillman; le directeur des achats et des transports, *Crown Forest Industries* de Vancouver, M. Jim Powell et le directeur de la section transports et distribution de l'ACPPPP, M. Tom Openshaw.

Monsieur le président, nous savons combien de temps vous avez prévu pour nous au programme. Comme vous l'avez mentionné, nous vous avons soumis un document, dans les deux langues officielles, avant cette réunion et par conséquent, nous ne le lirons pas. Je suis sûr que cela vous plaira. Cepen-

[Texte]

anyone who wishes one. To introduce the subject, we would like to make three very brief oral presentations, and reserve the balance of time for dialogue, as you have suggested, Mr. Chairman.

Our primary purpose is to give strong support to the thrust of Bills C-18 and C-19, a thrust to bring greater competitiveness to Canadian transportation operations, and as a result to generate greater efficiency and thereby in the end result to strengthen the viability of the Canadian economy as a whole.

Living in a competitive world market environment as we do, as pulp and paper producers and exporters we know that competition generates a drive for efficiency and productivity. In fact, the competitive reality concentrates the mind like no other force can do on developing new ways and techniques of improving your product and your service.

We also know from reports available in the United States that rail deregulation in the United States has increased efficiency, lowered costs, and strengthened the viability of the rail carriers. At the same time, I might add, it has strengthened the competitiveness of the very large United States pulp and paper companies with which we compete.

• 1620

To set our concerns in perhaps the proper environment, I should mention one or two things about the pulp and paper industry. It is the nation's number one net exporter. It is by far and away the largest net contributor to the country's balance of payments. It employs about 150,000 in its mill and woods operations and about another 300,000 are employed in providing, indirectly, services to the industry.

The mills and operations are located in about 300 communities in Canada, mainly away from the major population centres. All of that is pretty important to our country and it all depends on the industry being able to export 80% of its output. That, I think, is the most significant element. It is an 80% export industry, a position that has been won by being flexible in responding to new technologies, new demands and indeed, new competitors.

There is no Canadian or any other body that is able to protect that market for us in Canada. We simply have to go out and compete for it on a cost basis.

With 16% of our costs related to transportation, it is obvious that we have a very great interest in a transportation system which is competitive, efficient; indeed, as competitive and as efficient as in the United States, and we see no reason why Canadian railways cannot be as good as their American cousins. There is no need for them to fear competition.

I should add, having said that, Mr. Chairman, that we do not find our ourselves in a confrontational mode with the railroads as a generality; we want them to succeed as well as be competitive, and that also is one of our objectives.

I think a fact that may astonish committee members is that the United States pulp and paper industry is three times the

[Traduction]

dant, des exemplaires de notre mémoire sont à la disposition de toutes les personnes qui pourraient le désirer. Pour commencer, nous aimerions faire trois petits exposés et réserver le reste du temps au dialogue, comme vous l'avez suggéré, monsieur le président.

Le but de notre comparution est d'appuyer, en termes forts, l'orientation des bills C-18 et C-19 dont le but est d'augmenter la concurrence en matière de transport, ce qui permettra de promouvoir une plus grande efficacité et de renforcer la viabilité de l'économie canadienne dans son ensemble.

Nous vivons dans une économie compétitive et, en tant que producteurs de pâtes et papiers et d'exportateurs, nous savons que la concurrence est le moteur de l'efficacité et de la productivité. En fait, la réalité de cette concurrence est telle qu'elle oblige l'esprit humain à se concentrer sur de nouvelles techniques permettant d'améliorer le produit et le service.

D'après les rapports disponibles aux États-Unis, la déréglementation du transport par chemins de fer dans ce pays a augmenté l'efficacité, diminué les coûts et renforcé la viabilité des transporteurs ferroviaires. En même temps, elle a renforcé la compétitivité des très grandes compagnies de pâtes et papiers américaines avec lesquelles nous faisons concurrence.

Pour bien situer le problème, il convient de mentionner deux points particuliers sur l'industrie des pâtes et papiers. D'abord, c'est l'industrie exportatrice numéro 1 du pays. Elle est de loin celle qui contribue le plus, de façon nette, à améliorer la balance commerciale du pays. Elle emploie environ 150,000 personnes dans les scieries et les boisés et 300,000 autres personnes de façon indirecte pour les services qu'elle requiert.

Ces scieries et son activité de façon générale sont réparties dans environ 300 localités du pays, éloignées des grands centres pour la plupart. C'est donc un apport très important qui suppose que l'industrie puisse exporter 80 p. 100 de sa production. C'est donc un premier point clé. L'industrie exporte à 80 p. 100, une position qu'elle s'est acquise en s'adaptant aux nouvelles technologies, aux nouvelles demandes et aux nouveaux concurrents.

Pas un Canadien, personne d'autre ne peut protéger ce marché pour l'industrie. Nous devons tout simplement faire face à la concurrence au niveau de nos coûts.

Comme le transport compte pour 16 p. 100 des coûts, il est évident que nous avons tout intérêt à avoir un réseau de transport concurrentiel et efficace, aussi concurrentiel et efficace qu'aux États-Unis, et nous ne voyons pas pourquoi les chemins de fer canadiens ne pourraient pas faire un aussi bon travail que leurs cousins américains. Ils n'ont pas à redouter la concurrence.

Cela dit, monsieur le président, nous ne voulons pas nous dresser en adversaires des chemins de fer de façon générale; nous voulons qu'ils soient concurrentiels, comme nous, mais également qu'ils soient prospères.

Je mentionne un fait qui surprendra peut-être les membres du Comité. L'industrie des pâtes et papiers aux États-Unis a

[Text]

size of the Canadian pulp and paper industry, and yet it is in the United States market, competing with an industry that is three times the size of ours, that we sell over half of our output.

It should be no surprise to you, then, when we say we need a rail service that is competitive with anything going in North America. We believe the government bill provides an opportunity for this rail service to develop and prosper in Canada.

I guess we have at the back of our minds that it is the basic goods-producing industries that generate traffic. Without a viable basic industry, there is no business for the carriers and weakened goods-producing industries certainly will result in less business.

I think it is important that we keep the future in view, and therefore I am just going to conclude my portion of these comments with an outline of an opportunity that exists for this industry in Canada.

Pulp and paper is currently a 24-million tonne industry in this country and by 1995, about eight years away, we judge that it has an opportunity to become a 30-million tonne industry—a growth of about 25%.

However, it is an opportunity, it is not a given, and we have to fight to be competitive and win that extra market position. If we do not secure this growth, if we do not secure the growth from 24 million tonnes to 30 million tonnes, employment in the mills and in the woodland side of our industry will decline; no question. If we do secure this opportunity, our mill employment will be stable and our woodlands and service employment will grow by about 50%. The opportunity rests totally on our competitiveness, and transportation is a major element in that competitiveness.

Mr. Ken Hall, as President of Champion Forest Products in Alberta, is very much a part of this growth opportunity as he looks at this very time at the possibility of expansion of his mills. I think it would be appropriate, Mr. Chairman, for you and committee members to hear what he has to say that is directly related to the committee's transportation interest.

Mr. K.W. Hall (President, Champion Forest Products, and Member, Canadian Pulp and Paper Association): Our Champion mill at Hinton is a 200,000-tonne bleached Kraft export market pulp mill and lumber mill operation that was built 30 years ago, located 180 miles west of Edmonton and captive to CN.

• 1625

In order to improve the viability of our mill in today's competitive, international market for our products, we need to spend \$285 million to modernize and double our pulp mill capacity. If we do so, we will secure more than 750 existing direct jobs and enlarge the tax base in our community. If we do not, the mill will become vulnerable to more competitive mills in the U.S. and Brazil.

[Translation]

trois fois la taille de l'industrie canadienne des pâtes et papiers. Malgré tout, c'est sur le marché américain, en faisant concurrence à une industrie qui a trois fois notre taille, que nous réussissons à vendre plus de la moitié de notre production.

Vous comprenez pourquoi nous insistons pour que nos services ferroviaires soient aussi concurrentiels que n'importe lesquels en Amérique du Nord. Et nous pensons que le projet de loi gouvernemental permettra à nos services ferroviaires de se développer et de prospérer.

Nous partons du point de vue que ce sont les industries qui produisent des denrées de base qui engendrent le plus de trafic. Sans une industrie de base viable, les transporteurs sont privés d'un client essentiel. Une industrie productrice de denrées qui est affaiblie crée moins d'activité autour d'elle.

Nous devons nous tourner de plus en plus vers l'avenir, et c'est ce que je voudrais faire avec vous maintenant, en examinant les possibilités futures de l'industrie.

Les pâtes et papiers représentent actuellement une production d'environ 24 millions de tonnes au pays. D'ici 1995, soit dans huit ans, nous devrions atteindre les 30 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 25 p. 100.

Cependant, ce n'est pas acquis. Nous devons continuer de lutter pour demeurer compétitifs et améliorer notre position sur le marché. Si nous ne parvenons pas à obtenir cette croissance de 24 à 30 millions de tonnes, l'emploi dans les scieries et dans les boisés s'en ressentira sûrement. Dans le cas contraire également. L'emploi dans nos scieries sera stable. L'emploi dans les boisés et dans les services reliés augmentera d'environ 50 p. 100. Il faut cependant que nous puissions rester compétitifs, et les transports présentent un élément important sur ce plan.

M. Ken Hall, le président de *Champion Forest Products* en Alberta, a quelque chose à voir avec la croissance future de l'industrie puisqu'il envisage actuellement de développer encore davantage ses scieries. Je pense qu'il pourrait être intéressant que vous écoutiez ce qu'il a à dire au sujet des transports dans ce contexte.

M. K.W. Hall (président de *Champion Forest Products*, et membre de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers): Notre usine Champion à Hinton produit 200,000 tonnes de papier Kraft blanchi destiné à l'exportation. C'est une usine de pâtes et papiers—scierie qui a été construite il y a 30 ans. Elle est située à 180 miles à l'ouest d'Edmonton et elle est un marché captif pour le CN.

Pour être encore plus rentables compte tenu de la concurrence actuelle sur le marché international, nous devons dépenser 285 millions de dollars pour moderniser notre usine de pâte et doubler ses capacités. Nous contribuerons ainsi à garantir plus de 750 emplois directs existants et accroître l'assiette fiscale de la localité où nous nous trouvons. Dans le cas contraire, notre usine deviendra de plus en plus vulnérable face à la concurrence des États-Unis et du Brésil.

[Texte]

In reaching our decision to recommend the project announced last week to go ahead, I can assure you that transportation took on a very high profile. It did so when we examined every element of the business we are in; in our particular situation, in looking for ways to improve our competitive position, we had to do so in order to sell this job.

The key obstacle was the high cost of transportation for our pulp to the U.S. market. The cost element of transportation of our product to the U.S. market counts for 20% of our total direct costs. Bear in mind where we are located.

The biggest single problem we had was the impact of freight rate increases in a non-competitive rail environment. The increases were out of all perspective with increases in the United States. By way of example, we experienced cumulative increases of over 19% from January 1983 to January 1987 before part of the increase was rolled back in late 1986 as a result of a CTC order. This compared with an increase of less than 6% over the same time frame in the United States.

We believed the competitive current and future rail rates could be assured. They were key elements in our decision to recommend the modernization and expansion project to our board of directors. Approval was given on March 19, based on the economic and financial analysis that incorporated the rollback and the anticipation that Bill C-18 would provide us with competitive access to the lines of other railway companies.

The benefits of the project and a proposed subsequent \$15 million expansion of our sawmill operation would secure the future of the 750 existing jobs that would otherwise disappear if our operations were not modernized and expanded to remain internationally competitive. An additional contribution to Canada's balance of trade worth \$145 million in annual export sales volume would accrue. Up to 400 new jobs would be created. There would be 1,200 person-years of construction work involved, with \$17 million per year of operation in the future at current costs of additional goods and services, excluding transportation.

An increase in outbound product freight volume in the order of \$25 million, plus related inbound chemical and other raw material transportation components would accrue from this project to the railway system primarily, and there would be \$20.5 million in direct taxes to all levels of government.

We would be very concerned indeed if the playing field were changed and if Bill C-18 did not come into effect. The viability of the project in such an event would certainly have to be reconsidered.

Mr. Chairman, our final commentator is Jim Foran, whose council has worked with CPPA for some 15 years as we have considered and helped develop new concepts in transportation legislation. Indeed, his time with us perhaps indicates the seriousness with which we view this subject. He will speak to key elements in the legislation that we wish to emphasize.

[Traduction]

Lorsqu'est venu le moment de recommander la mise en oeuvre du projet, et la décision a été annoncée la semaine dernière, je puis vous assurer que les transports ont été un facteur très important. Nous avons en effet examiné tous les facteurs qui interviennent dans notre industrie en vue d'améliorer notre compétitivité.

Le principal obstacle était le coût élevé du transport de nos pâtes vers les marchés américains. Le coût de ce transport représente 20 p. 100 de nos coûts totaux. Rappelez-vous l'endroit où nous nous trouvons.

Nous avions à faire face à des augmentations du tarif des marchandises faute de concurrence dans le transport ferroviaire. Les augmentations étaient démesurées par rapport à la situation aux États-Unis. Par exemple, nous avons connu des augmentations cumulatives de plus de 19 p. 100 de janvier 1983 à janvier 1987 avant qu'une partie de ces augmentations soient annulées à la fin de 1986 par suite d'une ordonnance de la CCT. Au cours de la même période, l'augmentation avait été d'un peu moins de 6 p. 100 aux États-Unis.

Nous pensons que nos tarifs ferroviaires pourraient devenir concurrentiels à partir de maintenant. C'est une des principales raisons qui nous a amenés à recommander la modernisation et l'expansion de notre usine auprès de notre conseil d'administration. L'approbation est venue le 19 mars, à partir des analyses économiques et financières qui comptaient sur l'annulation de certaines augmentations et l'accès concurrentiel aux lignes de chemin de fer par suite de l'adoption du projet de loi C-18.

Ce projet, allié à l'expansion prévue de 15 millions de dollars de notre scierie, devrait garantir les 750 emplois existants, lesquels étaient menacés autrement face à la concurrence internationale. En outre, la balance commerciale du Canada devrait se ressentir des 145 millions de dollars d'exportation annuelle. Jusqu'à 400 nouveaux emplois pourront être créés. Il y aura 1,200 années-personnes pour les travaux de construction, et les biens et les services supplémentaires, le transport peu ou non compris, représenteront 17 millions de dollars par année en dollars courants.

Le réseau ferroviaire pour sa part bénéficiera d'une augmentation de 25 millions de dollars du trafic vers l'extérieur, ainsi que d'une augmentation du trafic vers l'usine sous forme de produits chimiques et d'autres matières premières. Et tous les paliers de gouvernement auront droit à 20,5 millions de dollars en impôt direct.

Nous verrions maintenant d'un très mauvais oeil tout changement aux règles du jeu ou la non adoption du projet de loi C-18. La viabilité de notre projet devrait alors être revue.

Monsieur le président, notre dernier participant est Jim Foran, qui travaille auprès de l'ACPPP depuis 15 ans, période au cours de laquelle nous avons essayé de promouvoir de nouveaux concepts dans la législation sur les transports. Le temps passé avec nous montre bien le sérieux qu'il accorde au sujet. Il soulignera ce que nous considérons comme les points clés du projet de loi.

[Text]

• 1630

Mr. J.E. Foran (Transportation Counsel, Canadian Pulp and Paper Association): Mr. Chairman, as indicated by Mr. Hart, the members of CPPA enthusiastically support Bill C-18 and urge that it be implemented at the earliest possible date. This proposed legislation contains significant measures, which are designed to enhance railway viability. Canadian railways, for the first time in our history, will be able to enter into confidential contracts with Canadian shippers. This mechanism will provide Canadian railways with a much greater flexibility to tailor their rates and service to the requirements of specific shippers and to make adjustments in a timely and effective manner.

Canadian railways will be able to secure guaranteed tonnage from shippers during the term of the contract to attract freight volumes from other modes of transport and to regain long-haul traffic lost to United States railroads. Canadian railways will enjoy increased tonnage from an industrial base, which will be encouraged to grow through the flexibility of confidential contracts. However, this flexibility that is being given to the Canadian railways carries with it the potential for harm to Canadian shippers such as the members of CPPA, who are effectively captive to rail by virtue of their geography and the nature and volume of the products they transport.

Since the turn of the century, these shippers have been able to determine their relative relationships with each other by virtue of a requirement that all railway rates be filed and published in open and visible tariffs. Collective rate action by the railways, permitted under existing and past legislation, enabled these relationships to be established and maintained.

Mr. Chairman, collective rate-setting is completely out of step with the times and the needs of Canadian industry. While the right to set common rates must be repealed to create the necessary competitive environment provided for in Bill C-18, this will result in the shipper reliant upon one rail carrier at origin becoming more isolated and vulnerable to railway monopoly pricing than ever before in history.

The members of CPPA accordingly emphasize that the shipper relief provisions of Bill C-18, including the right of competitive access to the line of another railway, are essential components of the legislative package contained in Bill C-18. The removal of any one of those essential components would distort the balance Bill C-18 has achieved. This would be to the detriment of the Canadian shipper. We accordingly urge you to recommend the retention of the vital shipper safeguards contained in the bill, including the competitive line rate provision.

Mr. Chairman, pages 12 to 27 of the CPPA submission contain recommendations that we believe will make specific provisions of Bill C-18 more effective. They do not and are not intended to alter the basic thrust of the proposed legislation. Our recommendations relate to final-offer arbitration, competitive line rates, inter-switching, level of services, and rail line abandonment. We urge you to carefully consider and

[Translation]

M. J.E. Foran (conseiller en matière de transport, Association canadienne des Producteurs de Pâtes et Papiers): Monsieur le président, comme M. Hart l'a indiqué, les membres de l'ACPPP appuient avec enthousiasme le projet de loi C-18 et souhaitent qu'il entre en vigueur le plus tôt possible. La loi proposée contient un certain nombre de mesures importantes destinées à améliorer la viabilité des chemins de fer. Pour la première fois de leur histoire, les chemins de fer canadiens pourront conclure des marchés confidentiels avec les expéditeurs canadiens. Ce mécanisme permettra aux chemins de fer canadiens d'adapter beaucoup mieux leurs tarifs et leurs services aux besoins des divers expéditeurs et d'apporter en temps opportun les correctifs qui s'imposent.

Les chemins de fer canadiens pourront s'assurer des volumes garantis de la part des expéditeurs pour la période de leurs contrats. Ils seront ainsi en mesure de soutenir la concurrence des autres modes de transport et de reprendre le trafic de longue distance perdu au profit des chemins de fer américains. Le mécanisme souple des contrats confidentiels permettra aux chemins de fer canadiens d'augmenter leur volume en provenance des industries. Cette nouvelle souplesse pourrait cependant causer du tort à certains expéditeurs canadiens membres de l'ACPPP qui sont captifs des chemins de fer de par leur emplacement, de par la nature ou le volume des produits qu'ils expédient.

Depuis le début du siècle, ces expéditeurs pouvaient comparer leur situation à celle de leurs homologues parce que les tarifs des deux chemins de fer devaient être déposés et affichés à la vue de tout le monde. Les expéditeurs pouvaient maintenir leur position du fait que la loi permettait aux chemins de fer d'établir leurs tarifs de façon collective.

L'établissement des tarifs de façon collective est maintenant dépassée et ne répond plus aux besoins de l'industrie canadienne. Cependant, même si le droit à l'établissement des tarifs communs doit céder le pas au projet de loi C-18 de façon à créer une atmosphère concurrentielle qui convient, certains expéditeurs se retrouveront encore plus captifs qu'au point d'origine, encore plus isolés, encore plus vulnérables qu'auparavant face au monopole des prix et des chemins de fer.

Aussi, les membres de l'ACPPP insistent sur la nécessité d'une aide aux expéditeurs, y compris la garantie à l'accès concurrentiel pour un autre chemin de fer, parmi les mesures proposées dans le projet de loi C-18. Le retrait de l'un ou l'autre de ces éléments essentiels du projet de loi C-18 remettrait tout en question. Ce sont les expéditeurs canadiens qui en souffriraient. Nous vous prions donc évidemment de vous prononcer en faveur du maintien de ces garanties très importantes pour les expéditeurs, dont les dispositions sur le prix de ligne concurrentiel.

Monsieur le président, les pages 12 à 28 du mémoire de l'ACPPP contiennent ces recommandations en vue de rendre le projet de loi C-18 encore plus efficace. Elles ne sont pas destinées à modifier l'orientation globale de la loi proposée. Nos recommandations portent sur l'arbitrage en ce qui concerne la dernière offre, les prix de ligne concurrentiel, la zone de correspondance, la fréquence des services et l'abandon

[Texte]

adopt these recommendations. Without detracting from the significance of the other recommendations, but in view of the limited time available this afternoon, I will briefly discuss only two recommendations for change.

The first recommendation relates to competitive line rates. Subclause 135(4) of Bill C-18 restricts the portion of a movement of traffic in respect of which a competitive line rate may be established to 50% of the total number of miles over which the traffic is moved by rail or 500 miles, whichever is greater. This limitation could create difficulties for a number of shippers, particularly those located in Atlantic Canada, where circuitous routings and limited rail alternatives are most pronounced. Abandonment of rail lines by CN and CP could further erode the few realistic interchange options presently available.

• 1635

CPA strongly recommends the new agency provided for in Bill C-18 have the discretion to extend the 50% or 500-mile provision in appropriate cases. The proposed amendment is contained on page 19 of our submission. Mr. Chairman, it has simply to be lifted out of our submission and into the legislation.

The second point we wish to touch on deals with levels of service. Subsection 265(8) of the present Railway Act requires a railway that provides a rail transportation service of trailers or containers by any company under its control to offer to all other trucking companies similar facilities at no higher rates and on the same terms and conditions.

If CP trucks enter into an arrangement with a shipper at, for example Newcastle, N.B., to transport its goods to Vancouver, with the trailer travelling over the road to St. John, N.B., and then over the rail to Vancouver via CP Rail, CP Rail must offer no higher rates to other trailer equipment of all other trucking companies moving their trailers by rail from St. John to Vancouver under the same terms and conditions. Subclause 144(5) of Bill C-18 goes further and extends this provision to railway-owned equipment as well as to equipment owned by companies under the control of the railway.

Mr. Chairman, this extension could have an adverse affect for the shipping public which might not have been anticipated. In the example I gave, CP Rail would have no incentive to enter into a confidential contract with the shipper when it utilizes its own intermodal equipment. It would be obligated to charge no higher rate to other trucking companies on the rail portion of the movement from St. John to Vancouver.

With the anticipated rail-line rationalization, which will be facilitated by Bill C-18, intermodal service will become much more predominant throughout Canada and could become particularly significant in regions such as Atlantic Canada.

[Traduction]

des lignes. Nous vous demandons d'étudier attentivement la possibilité d'incorporer ces recommandations dans le projet de loi. Sans vouloir diminuer l'importance des autres recommandations, je voudrais, vu l'heure, insister sur deux d'entre elles.

D'abord, la recommandation sur les prix de ligne concurrentiel. L'article 135(4) restreint la partie d'un mouvement de trafic sur lequel les tarifs concurrentiels de lignes pourraient être établis à 50 p. 100 du nombre total de milles sur lesquels la marchandise est transportée par voie ferrée ou 500,000, selon le plus élevé des deux chiffres. Cette restriction pourrait causer des difficultés et un certain nombre de nos membres, en particulier ceux de la région Atlantique, où des détours sont nécessaires et où les solutions de rechange sont des plus limitées. L'abandon de lignes de chemin de fer par le CN ou le CP réduirait encore davantage les quelques correspondances réalistes qui restent.

L'ACPPP recommande fortement que le nouvel office établi par le projet de loi C-18 ait le pouvoir d'étendre les 50 p. 100 ou les 500 milles lorsque c'est justifié. L'amendement que nous proposons se trouve à la page 19 de notre mémoire. Il suffirait de l'insérer tel quel dans la loi, monsieur le président.

Nous voulons également insisté sur la qualité des services. L'article 265(8) de la loi actuelle sur les chemins de fer oblige tout chemin de fer qui assure le transport de remorques ou de conteneurs pour le compte d'une compagnie sous son contrôle à assurer le même service à toutes les autres compagnies de camionnage à des tarifs pas plus élevés et dans les mêmes conditions.

Si, par exemple, la compagnie de camionnage du CP conclut un marché avec un expéditeur de Newcastle, au Nouveau-Brunswick pour le transport de produits à Vancouver, le transport devant s'effectuer par route jusqu'à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, puis par rail du CP jusqu'à Vancouver, CP rail ne peut pas exiger des tarifs plus élevés des autres compagnies de camionnage ou de transport de remorques pour le transport par chemin de fer dans les mêmes conditions que Saint-Jean/Vancouver. L'article 144(5) du projet de Loi C-18 va plus loin et inclut en plus du matériel sous le contrôle des chemins de fer le matériel appartenant aux chemins de fer eux-mêmes.

Ces dispositions pourraient avoir des effets néfastes et imprévus pour les expéditeurs. Dans l'exemple que j'ai donné, rien n'inciterait CP rail à conclure un contrat confidentiel avec l'expéditeur lorsque CP rail utiliserait son propre matériel intermodal. CP rail ne pourrait pas exiger un prix plus élevé des autres compagnies de camionnage pour le transport ferroviaire de Saint-Jean à Vancouver.

Avec la rationalisation prévue des lignes de chemins de fer, laquelle sera encore facilitée par le projet de Loi C-18, le service intermodal deviendra encore plus important au Canada et pourra être vital pour des régions comme la région de l'Atlantique.

[Text]

The proposed extension of subclause 144.(5) of Bill C-18 to railway-owned equipment will place the shipper reliant upon intermodal service at a distinct disadvantage to the shipper having an all-rail alternative.

Confidential contracts should be available to all shippers whether their traffic is all rail or part rail. Accordingly, CPPA strongly recommends the reference to railway-owned equipment in subclause 144.(5) be deleted. The proposed amendment is contained on pages 23 and 24 of our submission.

In conclusion, Mr. Chairman, we wish to re-emphasize our conviction that Bill C-18 is a balanced package. Should any of its essential components be removed, the entire mechanism could be rendered unworkable.

The Chairman: Mr. Foran, Mr. Hart and Mr. Hall, thank for your presentation and zeroing in on very practical experiences in the bill and the suggested amendments. I call Mr. Ouellet as the first questioner.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank the Canadian Pulp and Paper Association for their presentation. The amendments they are submitting to us today will be looked at very carefully by the member of the committee.

As you realize, the railways are concerned about final-offer arbitration because they see the process as possibly becoming rate making by the back door. As outlined in the bill, final-offer arbitration is a very complex rate-making formula which could become a substitute for negotiations.

I notice you have five pages of amendments to the final-offer arbitration sections in your representation. Of all matters, this is the one you want to amend more than any other. Do you accept this concept of final-offer arbitration? Do you think it is a good thing? How do you think the process should work?

• 1640

Mr. Hart: Mr. Chairman, could I sort of give a quick and brief answer on that subject? I think we could demonstrate some concerns about final-offer arbitration, just as the railways have, and in effect this is why these suggestions are in our minds.

Even if our suggestions are adopted, as we hope they will be, we may still have some concerns about final-offer arbitration, as the railways have, but we think it should be tried. I am going to ask Jim Foran to comment more specifically on it.

Mr. J. Powell (Director of Transportation and Purchasing, Crown Forest Industries, and Member, Canadian Pulp and Paper Association): Perhaps I could say something, sir.

If you look at the proposed amendments, I think you will see that they do not question the basic principle of final-offer arbitration. What they are doing is looking at the words in the

[Translation]

L'inclusion du matériel appartenant aux chemins de fer à l'article 144(5) du projet de Loi C-18 désavantagera l'expéditeur forcé de faire appel au service intermodal par rapport à l'expéditeur pouvant compter sur un transport uniquement ferroviaire.

Tous les expéditeurs devraient pouvoir bénéficier du mécanisme des contrats confidentiels, que leur produits soient expédiés partiellement ou entièrement par chemin de fer. De plus, l'ACPPP recommande fermement que la mention du matériel des chemins de fer même à l'article 144(5) soit supprimée. Notre amendement à cet égard se trouve à la page 25 de notre mémoire.

En conclusion, monsieur le président, nous répétons qu'en ce qui vous concerne le projet de loi C-18 représente une approche équilibrée. La suppression de certains éléments quels qu'ils soient remettrait tout en question.

Le président: Messieurs Foran, Hart et Hall merci de vos exposés et de vos amendements pertinents inspirés de votre expérience. Je demanderais maintenant à monsieur Ouellet de lancer la période des questions.

M. Ouellet: Monsieur le président, je tiens à remercier l'Association canadienne des pâtes et papier de son exposé. Je puis l'assurer que les amendements qu'elle nous a présentés aujourd'hui seront examinés attentivement par les membres du comité.

Comme vous le savez les chemins de fer s'inquiètent de l'arbitrage en ce qui concerne la dernière offre. Ils voient là un mécanisme indirect d'établissement des prix. Tel que prévu dans le projet de loi, le mécanisme d'arbitrage de la dernière offre est très complexe et pourrait en venir à remplacer les négociations.

Je remarque que vous avez cinq pages d'amendements relatifs à l'arbitrage de la dernière offre dans votre mémoire. De toutes les questions, c'est celle qui fait l'objet du plus grand nombre d'amendements de votre part. Etes-vous d'accord avec l'idée même de l'arbitrage en ce qui concerne l'offre finale? Est-elle souhaitable? Comment doit-elle être appliquée?

M. Hart: Je peux essayer de vous répondre brièvement, Monsieur le président. Nous partageons probablement certaines préoccupations avec les chemins de fer en ce qui concerne l'arbitrage de l'offre finale, et c'est la raison pour laquelle nous suggérons des modifications.

Et même si nos suggestions sont acceptées, nous garderons des réticences à ce sujet, tout comme les chemins de fer. Il reste que, selon nous, le concept devrait être mis à l'essai. Je vais demander à Jim Foran de développer.

M. J. Powell (directeur des Transports et des Achats, Crown Forest Industries, membre de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier): J'aimerais dire quelque chose à ce sujet, si vous le permettez.

Si vous examinez les amendements proposés, vous vous rendrez compte qu'ils ne remettent pas en cause le concept même de l'arbitrage de la dernière offre. Ils visent seulement le

[Texte]

proposed legislation and dealing with some concerns as to how it might actually work in practice. The information you have there was our attempt to be helpful in terms of not attacking final-offer arbitration, but pointing out areas where we think if you adopted those changes it would be a more effective mechanism.

Mr. Ouellet: Do you envisage lawyers being involved in this process?

Mr. Powell: I hope you are not a lawyer. No, not if we can possibly avoid it.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Ouellet: Who will represent the interests of the party?

Mr. Powell: I would think they would be represented by the transportation people within the shipping company and someone from the railway.

I think the thing you should understand about final-offer arbitration is that this process can only proceed after extensive commercial negotiations have been completed, so the ground will be well known by both parties. I think the other thing you should understand is that final-offer arbitration will not be a practical alternative for someone who in fact has competitive access to competing railways.

Mr. Ouellet: Do you envisage this for transborder movements?

Mr. Powell: Oh, yes. We would not support restricting it to domestic traffic.

Mr. Ouellet: How will it work?

Mr. Powell: We are talking about a commercial dispute that cannot be resolved between a shipper and a Canadian railway. This is as far as the process can go. We are talking about Canadian law here.

Mr. Ouellet: I see. Could I ask you, since you have also dealt to some degree with other amendments in your package in relation to competitive line rates, if you see this as absolutely important to protect the captive shippers?

Mr. Powell: I think not only is it important but it is absolutely fundamental to this legislation. If you look at our industry and the number of mills operating down the end of single-service railways, removing that access leaves those shippers in a worse position than they are now in under existing legislation.

Mr. Ouellet: Do you think the U.S. railways should have access to the competitive line rates?

Mr. Powell: I think to the extent that we are interested in a competitive, effective transportation system, to deny access to competitive line rates from products moving into Canada would be completely inconsistent with our position. You have to remember that our major market is the United States. We talk about free trade and the interchange of business, and to restrict access of American suppliers to our markets has some fairly ominous overtones.

[Traduction]

libellé de l'article en cause ainsi que son application dans la pratique. Nous n'avons pas voulu attaquer le principe de l'arbitrage de la dernière offre, mais simplement suggérer des moyens de rendre son application plus efficace.

M. Ouellet: Les avocats devront-ils intervenir dans le processus?

M. Powell: J'espère que vous n'êtes pas avocat. Dans la mesure du possible, non.

Des voix: Oh! Oh!

M. Ouellet: Qui défendra les intérêts des parties en cause?

M. Powell: Les directeurs des transports des compagnies expéditrices et des représentants quelconque des chemins de fer, je suppose.

Il faut supposer que l'arbitrage portant sur la dernière offre interviendra seulement après une longue série de négociations et que la question aura été largement débattue à ce moment-là. Et l'arbitrage sur la dernière offre ne sera pas une solution pratique pour quelqu'un qui aura un accès concurrentiel à un autre chemin de fer.

M. Ouellet: Cet arbitrage pourra également se faire pour les transports transfrontaliers?

M. Powell: Oui. Nous espérons qu'ils ne seront pas restreints au transport intérieur.

M. Ouellet: Comment le système fonctionnera-t-il à ce moment-là?

M. Powell: Il s'agit simplement d'un différend commercial entre un expéditeur et une compagnie canadienne de chemin de fer. Le système ne vise rien d'autre. C'est la loi canadienne qui s'applique.

M. Ouellet: Vous proposez également des amendements en ce qui concerne le prix de ligne concurrentiel. Pour vous, s'agit-il d'une mesure très importante pour les expéditeurs captifs?

M. Powell: Elle n'est pas seulement importante, elle est vitale. Examinez notre industrie et le nombre d'usines qui ne peuvent être desservies que par les chemins de fer. Vous constaterez que si cet accès est retiré aux expéditeurs, ils se retrouveront dans une situation pire que maintenant.

M. Ouellet: Vous croyez que les chemins de fer américains devraient avoir droit au prix de ligne concurrentiel?

M. Powell: Dans la mesure où ce qui nous intéresse c'est la concurrence et l'excellence du réseau de transport, refuser le prix de ligne concurrentiel pour les produits entrant au Canada irait à l'encontre de notre objectif. Notre principal marché se trouve aux États-Unis. Nous parlons de libre-échange et de commerce entre les deux pays. Restreindre l'accès à nos marchés et aux fournisseurs américains pourrait avoir de graves conséquences.

[Text]

• 1645

Mr. Ouellet: Are you not afraid that the only defence that the Canadian railways might have might be to abandon rail? How do you react to this possibility?

Both railways were before us and indicated that they contemplate, because of this deregulation and the current legislation, potential of abandoning substantial portions of their rail. CPR is talking about 50%. CN is not giving a percentage, but has clearly indicated a substantial abandonment of rail. In the process, are you not afraid to kill the *la poule aux oeufs d'or*?

Mr. D.J. Wallace (Director of Transportation, Consolidated Bathurst): In this legislation there are pluses and minuses. We do not like it. We are nervous about it. But for railway viability we recognize that it is essential.

Mr. Ouellet: Is there any responsibility that the government should take upon itself to protect these infrastructures that have been there for years? Is there anything you think should be done by the government in order to give you the type of competition you think is important and also to give some breathing space to the railways?

Mr. Powell: I think we get tender about that situation because we really believe in what the railways call "freedom to manage" and the ability to make business decisions in as free an environment as possible. Now we are not so naive as to ignore the political impact of some of those moves.

The legislation does provide that the government, in their wisdom, may step in where the public interest becomes an issue. But as I understand the legislation, when they do that the government also assumes the cost of keeping that line alive. I think that is a reasonable position.

To answer your question, we believe that we have to let the railways make rational business decisions.

Mr. Angus: Mr. Hart, in your opening remarks you made a statement that competition generates a drive for efficiency—and something else.

Mr. Hart: Productivity.

Mr. Angus: Okay. You say:

Competitive access to the line of another railway is essential.

Clearly you are coming down on the side of full and open competition. Would you extend that principle to the cutting limits that you have been granted exclusive right to? Would you open those up to your competitors to harvest the fibre that is on them?

Mr. Hart: I think you are onto a slightly different subject, but I will give you a quick answer.

Mr. Angus: Well, it is still a principle.

[Translation]

M. Ouellet: Ne craignez-vous pas que la seule réaction possible pour les chemins de fer canadiens soit d'abandonner la ligne? Quelle sera votre réaction?

Les deux chemins de fer ont comparu devant nous et nous ont dit qu'ils envisageaient d'abandonner des tronçons importants à cause de cette déréglementation et du projet de loi qui est à l'étude. Le CP parle d'abandonner 50 p. 100 des voies, le CN, de son côté, ne donne pas de pourcentage mais prévoit que beaucoup de voies seront abandonnées. N'avez-vous pas peur de tuer la poule aux oeufs d'or en procédant de cette façon?

M. D.J. Wallace (directeur des transports, Consolidated Bathurst): Ce projet de loi a des avantages et des inconvénients: il ne nous plaît pas, et nous rend nerveux, mais nous reconnaissons qu'il est essentiel à la viabilité des chemins de fer.

M. Ouellet: Est-ce que le gouvernement pourrait assumer une part de la responsabilité et décider de protéger ses infrastructures qui existent depuis des années? À votre avis, le gouvernement devrait-il faire quelque chose pour assurer cette concurrence que vous jugez importante, et également, donner une certaine marge aux chemins de fer?

M. Powell: Ce genre de situation nous est peut-être particulièrement sensible car nous croyons vraiment en ce que les chemins de fer appellent la «liberté d'administrer», la possibilité de prendre des décisions dans un environnement aussi libre que possible. Cela dit, nous ne sommes pas assez naïfs pour ignorer les répercussions politiques de certaines de ces mesures.

Le projet de loi prévoit que le gouvernement, dans sa grande sagesse, pourra intervenir lorsque l'intérêt public est en cause. Mais si j'ai bien compris le projet, le gouvernement doit en même temps assumer les coûts d'entretien de cette ligne. À mon sens, c'est une position raisonnable.

Pour répondre à votre question, nous pensons qu'il faut permettre aux chemins de fer de prendre des décisions rationnelles.

M. Angus: Monsieur Hart, dans vos observations d'ouverture, vous avez dit que la concurrence permettait l'efficacité, et quelque chose d'autre.

M. Hart: La productivité.

M. Angus: D'accord, vous dites:

Il est essentiel de donner à un autre chemin de fer un accès concurrentiel.

De toute évidence, vous êtes pour la concurrence libre et entière. Est-ce que vous appliquez également ce principe aux concessions exclusives que vous possédez? Est-ce que vous seriez prêt à les ouvrir à vos concurrents pour qu'ils en exploitent la fibre?

M. Hart: Je crois que vous avez un peu changé de sujet, mais je vais répondre rapidement.

M. Angus: C'est toujours une question de principe.

[Texte]

Mr. Hart: The matter of assignment of cutting rights for wood is a matter of provincial jurisdiction, not federal, and there is indeed competition for those rights. Once the competition is settled, the rights are made available for a period of time.

So I would say that element of the business that we face is also competitive. But once decided—the forest is a long-term proposition—you do not change it every year, obviously.

Mr. Angus: I do not remember any, up in my neck of the woods, being changed substantially.

• 1650

Mr. Hart: Maybe not. Maybe they—

Mr. Angus: They seem to be God-given rights for ever and a day.

Mr. Hart: Well, they have been changed substantially, I can tell you, in some parts of the country. Maybe in your particular area, the forests were being particularly well managed in that situation so they left them where they were, but that would be a matter for the Ontario government to decide.

Mr. Angus: Okay. But in terms of principle, though, you are saying as a user of rail services that you should have the right to pick and choose which rail company carries your products on an existing line. Why should your competitor not have the right to come in and openly compete on your cutting limits for the harvesting?

Is not the reason that it is not efficient, that the infrastructure you have to put in place necessitates some kind of stabilization within the industry, which is why governments all across this land have opted for cutting limits and being assigned to a particular company?

Mr. Hart: I believe, in my view, governments have handled the woodlands the way they have simply because it is the nature of that particular animal. Managing the forest is a long-term proposition; you do not reverse your decisions every year if you want to have it effectively done.

That is not at all the situation in which I see rail transportation. I reiterate the point that competitor companies within the group I represent do compete for different woodland allocations in different parts of the country.

Mr. Angus: Under section 23 of the existing legislation—and I believe it was Mr. Hall who referred to it in his presentation—the CTC handed down a decision that in effect CAPs Canadian rail rates for the movement of pulp or pulp and paper, I cannot remember which; it CAPs it to the same level of increase provided for the United States. Are you prepared to give up that CAP if this bill goes through?

Mr. Hart: Yes.

Mr. Angus: Then you feel this is sufficient to ensure that the rates in Canada do not go any higher or increase at a faster level than those in the United States?

[Traduction]

M. Hart: Et les concessions forestières relèvent de la juridiction provinciale, et non pas fédérale, et effectivement, il y a une certaine concurrence pour ces concessions. Une fois que cet aspect-là est réglé, les concessions sont accordées pour une certaine période.

Autrement dit, cet élément-là de nos activités est également concurrentiel. Mais une fois qu'on a décidé—et la forêt c'est quelque chose qui se mesure à long terme—on ne peut pas changer chaque année, c'est évident.

M. Angus: Dans ma région, je ne me souviens pas qu'il y ait eu de changements substantiels.

M. Hart: Peut-être pas. Peut-être que . . .

M. Angus: Apparemment, on considère que c'est un don de Dieu, une concession à perpétuité.

M. Hart: Eh bien, je peux vous assurer qu'il y a eu de gros changements dans certaines régions. Peut-être que dans votre région les forêts sont particulièrement bien gérées et qu'on a décidé de ne rien changer, mais de toute façon, c'est au gouvernement de l'Ontario d'en décider.

M. Angus: D'accord. Mais pour revenir au principe, vous êtes un usager des services ferroviaires, et vous réclamez le droit de choisir la compagnie qui transportera vos produits sur une voie existante. Pourquoi votre concurrent n'aurait-il pas le droit, de son côté, de vous concurrencer ouvertement dans votre concession de coupe?

La raison ne tient-elle pas à ce que ce n'est pas rentable, au fait que l'infrastructure que vous avez mise en place exige une certaine stabilité dans l'industrie, et n'est-ce pas justement la raison pour laquelle tous les gouvernements ont choisi d'accorder des concessions à certaines compagnies?

M. Hart: A mon avis, si les gouvernements ont choisi d'administrer les terres à bois comme ils l'ont fait, c'est à cause de la nature de ces terres. La gestion des forêts est une proposition à long terme; vous ne pouvez pas changer d'avis chaque année pour parvenir à des résultats.

Or, ce n'est pas du tout le cas des transports ferroviaires. Je le répète, les compagnies concurrentes du groupe que je représente se concurrencent lorsqu'elles veulent obtenir des concessions forestières dans diverses régions.

M. Angus: Aux termes de l'article 23 de la loi actuelle, je crois que c'est M. Hall qui en a parlé dans son exposé, la CTC a rendu une décision qui a pour effet d'imposer un plafond aux tarifs ferroviaires canadiens pour le transport des pâtes ou des pâtes et papier, je ne me souviens plus. Cette décision impose un plafond qui permet d'aligner les tarifs sur les augmentations mises en place aux États-Unis. Êtes-vous prêts à abandonner ce plafond si le bill était adopté?

M. Hart: Oui.

M. Angus: Vous pensez donc que cela serait suffisant pour empêcher les tarifs canadiens d'augmenter ou, du moins, d'augmenter plus vite qu'aux États-Unis?

[Text]

Mr. Hart: If I may comment on that—my colleagues may want to answer also—we feel the benefits of competitiveness in the transportation industry that serves us is an overwhelming requirement; it is so fundamentally important that the answer to your first question about giving up the CAP for the regulated CAP, the answer to that is yes.

Mr. Angus: What percentage of your final selling price is transportation?

Mr. Hart: I will give you the quick figure, 16% for the industry across the board. Now, it varies from product to product and location to location, and location of customers, of course.

Mr. Angus: And what would be the total value of that 16%?

Mr. Hart: Something in the order of about \$2 billion, \$2 billion-plus per year of transportation cost, inbound and outbound.

Mr. Angus: Mr. Hall, in your description of your particular project, you indicated that if you get the CN rates down then you will be able to protect those 750 jobs and employ 400 more people.

Are you saying that if this bill goes through, you will guarantee that this will happen; your company will accept the faith given to them by the people of Canada and go ahead with this project?

Mr. Hall: We have already announced, subject to approval by the Province of Alberta, that we are ready to start.

Mr. Angus: So you are ready to start now without this bill being in place?

Mr. Hall: No, on the understanding of, as I described to you, the transportation rates that were reflected in the economic and financial analysis. This was the basis for recommending board approval.

Mr. Angus: But those rates have not been authorized in effect by any railroad or any government agency. Is this correct?

Mr. Hall: The transportation costs that we reflected in the study were based on the important fact that the adverse position we are in on current rates, vis-à-vis some of our committers in the U.S., was considerably improved by the rollback of the CTC in December.

Mr. Angus: Brought to you by regulation.

• 1655

Mr. Hall: That is correct. Of course, the other key element I was attempting to stress, sir, was that it is extremely important in making an investment decision of the order we are talking about that we have some assurance that the rates that will be available to us will be the result of the competition that we visualize being part of the scene with Bill C-18 in place.

Mr. Angus: But you do not have any guarantees from anybody that in fact the rate will be at the level you feel is

[Translation]

M. Hart: Si vous le permettez, et mon collègue aura peut-être quelque chose à dire également, nous estimons que les avantages de la concurrence dans le secteur des transports qui nous dessert sont une considération primordiale. Leur importance est si fondamentale que je pense répondre oui quand vous me demandez si nous serions prêts à abandonner ce plafond dans ces circonstances.

M. Angus: Quel pourcentage de votre prix de vente final est attribuable au transport?

M. Hart: Pour l'ensemble de l'industrie, 16 p. 100. Évidemment, cela varie d'un produit à un autre, selon les régions, selon la situation des clients, évidemment.

M. Angus: Et quelle est la valeur totale de ces 16 p. 100?

M. Hart: Quelque chose comme 2 milliards de dollars par année, un peu plus, de coût de transport, arrivées et départs compris.

M. Angus: Monsieur Hall, en décrivant votre projet, vous nous avez dit que si vous réussissiez à faire baisser les tarifs du CN, vous pourriez sauver ces 750 emplois et même en créer 400 de plus.

Autrement dit, si ce bill était adopté, vous nous garantissez ce développement, votre compagnie sera à la hauteur de la confiance manifestée par la population canadienne et réalisera ce projet?

M. Hall: Nous avons déjà annoncé, sous réserve de l'approbation de la province de l'Alberta, que nous étions prêts à commencer.

M. Angus: Vous êtes prêts à commencer maintenant, sans ce bill?

M. Hall: Non, comme je vous l'ai dit, à condition d'avoir les tarifs de transport mentionnés dans l'analyse économique et financière. C'est sur cette base qu'on a recommandé à notre conseil d'accepter.

M. Angus: Mais ces tarifs n'ont pas encore été autorisés, ni par les chemins de fer, ni par un organisme gouvernemental quelconque, n'est-ce pas?

M. Hall: Les coûts de transport mentionnés dans l'étude se fondaient sur un fait important: la position difficile à laquelle nous acculent les tarifs actuels par rapport à certains de nos partenaires aux États-Unis s'est beaucoup améliorée en décembre lorsque la CTC a effectué des ajustements.

M. Angus: Par réglementation.

M. Hall: C'est exact. Bien sûr, j'ai tenté de vous exposer un autre élément clé: pour un investissement de cet ordre, nous devons absolument être certains que les tarifs qu'on nous offrira seront fonction de la concurrence que nous prévoyons après l'adoption du Bill C-18.

M. Angus: Mais personne ne vous a garanti que les tarifs atteindront les niveaux nécessaires à la viabilité de ce projet.

[Texte]

necessary for the viability of this project. You have a lot of hope and a lot of faith, but you have no guarantees.

Mr. Hall: Other than the facts I just pointed out to you.

Mr. Hart: I think I could add that we do not have any guarantees of any thing. We have to live by the marketplace. Mr. Benjamin made some comments on that earlier.

Mr. Benjamin: You can make commitments ahead of time.

Mr. Hart: We have to live by the marketplace; there is no guarantee, as I have already said, that anyone can give us that we will succeed.

Mr. Angus: Let me ask you, Mr. Hall, how much do you expect or hope that rail rate to come down in the next period of time? Do you expect it to come down at all, or are you just hoping that because of this it will stay at the level it is at now?

Mr. Hall: No, I believe that as a result of that bill becoming legislation we would see improvement in our rates. What is so important to us is a sense that one of our major suppliers of services is subject to similar competitive forces as we are. It is very difficult to attract investment when one of your key elements of cost is not subject to competition.

Mr. Angus: But in fairness to railroads as compared to the pulp and paper industry, they do not have the advantage of the value of the Canadian dollar versus the American dollar so they have a different set of rules that they have to apply in their case. You have done well as an industry, quite frankly, in the United States because of the level of the Canadian dollar versus that of the American dollar; your product has been able to sell stateside a hell of a lot better than if the dollar was equal. Is that not correct?

Mr. Hall: I have difficulty relating that to the railway side of the issue.

Mr. Angus: Well, they do not have that same economic factor in terms of traffic within Canada to their advantage.

Mr. Hart: The relative value of exchange rates of course has been extremely volatile. People talk about you being advantaged or disadvantaged. The fact of the matter is that the exchange rate is the flywheel of the economy; the relative exchange rate between Canada and the U.S. reflects the competitiveness of the two economies, I hope. If it does not, we are going to be really in trouble.

Mr. Angus: I do not think we agree on that. Anyway, thank you.

Mr. Taylor: I would like to pursue this matter of confidential rates. When confidential rates became effective in the U.S.A., did you find your competition increased or decreased? What was your experience after the U.S.A. had confidential rates and we did not?

[Traduction]

Vous avez beaucoup d'espoir et beaucoup de foi, mais pas de garanties.

M. Hall: À l'exception des faits que je viens de mentionner.

M. Hart: Je pourrais ajouter que nous n'avons aucune garantie dans aucun domaine. Nous devons suivre le cours du marché. M. Benjamin a fait certaines observations à ce sujet tout à l'heure.

M. Benjamin: Vous pouvez prendre des engagements d'avance.

M. Hart: Nous devons respecter les lois du marché; et comme je l'ai déjà dit, personne ne peut nous garantir que nous réussirons.

M. Angus: Monsieur Hall, à quelle baisse des tarifs ferroviaires vous attendez-vous d'ici quelque temps, qu'est-ce que vous espérez? Vous attendez-vous à ce que les tarifs baissent ou bien espérez-vous simplement que cette mesure les bloquera au niveau actuel?

M. Hall: Non, je pense que lorsque ce bill sera en vigueur nos tarifs vont s'améliorer. Ce qui est particulièrement important pour nous, c'est de savoir que nos principaux fournisseurs de services seront soumis aux mêmes forces que nous. Il est très difficile d'attirer des investissements lorsqu'un des éléments clés du coût n'est pas soumis à la libre concurrence.

M. Angus: Mais en toute justice envers les chemins de fer, par comparaison avec l'industrie des pâtes et papier, ils n'ont pas l'avantage du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain, et par conséquent, les règles sont forcément différentes dans leur cas. Votre industrie s'est bien débrouillée, je le dis franchement, aux États-Unis, à cause de la position du dollar canadien par rapport au dollar américain. Vous vous êtes débrouillés infiniment mieux sur le marché américain que si les deux dollars étaient au même niveau. Est-ce que je me trompe?

M. Hall: J'ai du mal à voir le lien avec les chemins de fer.

M. Angus: Eh bien, ils n'ont pas ce même facteur économique favorable pour le trafic à l'intérieur du Canada.

M. Hart: La valeur relative des taux de change est particulièrement volatile, c'est vrai. Les gens prétendent qu'elle vous avantage ou vous désavantage. Le fait est que le taux de change est la roue d'entraînement de l'économie; le taux de change relatif entre le Canada et les États-Unis tient compte de la compétitivité des deux économies, du moins je l'espère. Si ce n'est pas le cas, nous risquons de graves problèmes.

M. Angus: Je crois que nous ne sommes pas d'accord. De toute façon, merci.

M. Taylor: J'aimerais revenir sur cette question des tarifs confidentiels. Lorsque les tarifs confidentiels sont entrés en vigueur aux États-Unis, est-ce que votre concurrence a augmenté ou diminué? Que s'est-il passé lorsque les États-Unis ont adopté des tarifs confidentiels, à l'époque où nous n'en avions pas?

[Text]

Mr. Powell: I think it is fair to say that generally we were offered contracts of one form or another in the United States that effectively lowered our rates. Generally attached to those contracts were some other commitments that related to volume or some other undertakings that related to the railway efficiency. I think it is also fair to say that a good number of those contracts were with American subsidiaries of the Canadian railways.

Mr. Taylor: And were the rates that you were offered after confidential rates came into effect in the U.S.A. substantially lower than what you were paying in Canada, having regard for the value of the two dollars?

• 1700

Mr. Powell: Generally, this would have been traffic moving to United States markets, with the competing American carriers looking for this traffic over their routings.

Mr. Taylor: One of the arguments advanced against confidential rates is that industries on the same line may not be able to get as good a confidential rate as a large concern like your own.

I know your area quite well. I visited your plant many times and was always treated very hospitably. I have been trying to think of any other industry that might be adversely affected. Do you know of any? Perhaps the chaps from Hinton would. Is there any other industry that would be adversely affected because you got a confidential rate and they did not know what it was?

Mr. E. Dillman (Member, Canadian Pulp and Paper Association): Mr. Chairman, I will try to answer the question. I do so because the company I represent, Minas Basin Pulp and Power in Hantsport, Nova Scotia, is not a large company, certainly by national standards. The question of applying confidential contracts to so-called small shippers is one that was agonized over when the white paper was presented.

The legislation now provides some safeguards to assist with this particular dilemma. I refer particularly to the right of third-party appeal under confidential contracting. This was one of the items added in the legislation subsequent to the consultative process that has taken place.

It is my view now, as a relatively small shipper in Canada, that under this legislation, our company will be able to negotiate confidential contracts with both railways and that we will be able to do so to certain market areas, given that the tonnages will be smaller and that the conditions will be different.

But I guess I have come to the conclusion that in this whole issue, the so-called smaller shipper is going to be more flexible. He is going to be able to negotiate such things as two-way pricing with the railways, the so-called back-haul movement. I think the concerns you have expressed, sir, that were particularly evident in Atlantic Canada have dissipated because of the safeguards in the legislation and because the fact that the

[Translation]

M. Powell: En règle générale, on nous a offert des contrats aux États-Unis qui ont fait baisser nos tarifs. Le plus souvent, ces contrats contenaient des dispositions sur le volume, ou certaines autres entreprises liées à l'efficacité du chemin de fer. On peut dire également qu'un grand nombre de ces contrats ont été signés avec des filiales américaines des chemins de fer canadiens.

M. Taylor: Et les tarifs qu'on vous a offerts après l'entrée en vigueur des tarifs confidentiels aux États-Unis étaient-ils considérablement inférieurs aux tarifs que vous deviez payer au Canada, en tenant compte de la valeur relative des deux dollars?

M. Powell: Dans l'ensemble, vous faites allusion au trafic à destination des marchés américains, un trafic convoité également par les transporteurs américains dont c'est le territoire.

M. Taylor: Un des arguments contre les tarifs confidentiels, c'est que certaines industries ne réussiraient pas à obtenir des tarifs aussi intéressants que certaines grosses entreprises, comme la vôtre, sur les mêmes itinéraires.

Je connais très bien votre région. J'ai visité votre usine à de nombreuses reprises, et j'ai toujours été accueilli avec beaucoup d'hospitalité. J'ai réfléchi, je me suis demandé quelles autres industries pourraient être affectées. En connaissez-vous? Les gens de Hinton le sauraient peut-être. Est-ce qu'il y a une autre industrie qui pourrait souffrir de ne pas connaître un tarif confidentiel qui vous aurait été accordé?

M. E. Dillman (membre, Association canadienne des pâtes et papier): Monsieur le président, je vais essayer de répondre à la question. En effet, la compagnie que je représente, *Minas Basin Pulp and Power* à Hantsport, Nouvelle-Écosse, n'est pas une compagnie importante, en tout cas pas selon les normes nationales. La question des contrats confidentiels accordés aux petits expéditeurs nous a causés bien des maux de tête lorsque le livre blanc a été publié.

La loi actuelle prévoit certaines sauvegardes, et en particulier, le droit d'appel par une tierce partie au sujet des contrats confidentiels. C'est une des modifications qui a été apportée au projet de loi après les consultations.

En ma qualité de représentant d'un expéditeur canadien relativement peu important, je considère aujourd'hui que ce projet de loi permettrait à notre compagnie de négocier des contrats confidentiels avec les deux chemins de fer et de le faire dans certains marchés, puisque les tonnages seront moindres et les conditions différentes.

Mais je suis venu à la conclusion en même temps que toute cette affaire donnera plus de marge de manoeuvre aux petits expéditeurs. Ils pourront négocier certaines choses, par exemple les tarifs retour. Je pense que les sauvegardes prévues par la loi ont réussi à régler en grande partie les problèmes dont vous parlez, monsieur, et c'est particulièrement évident dans la région des Maritimes car les chemins de fer nous ont

[Texte]

railways have told us—and they have said so publicly—that they are going to go out and go after all kinds of business in a more aggressive manner, whether it is the small shipper or a large shipper.

I guess if I did not believe this was the case, I would not be as supportive of this bill as I am. I think with the way the legislation now is drafted and with the safeguards contained in it, the position of the small shipper is protected.

If you look at the tonnages between the small shippers and the large shippers, obviously there are great differences. But I think you are going to find under the new regime that so-called small shippers will be able to sit down and negotiate with the carriers as well as a very large shipper.

Mr. Taylor: I would like to ask Mr. Hall this question. Your contract with the Alberta government involves certain expenditures such as making sure you plant trees as you cut trees, so that there is always going to be wood available in the area. Is this not correct?

Mr. Hall: This is true.

Mr. Taylor: So when we are talking about cutting rights, there is more than simply cutting. You are also required to make sure that future generations are going to be protected.

Mr. Hall: Fortunately, for the sake of the country, our industry and our whole operation, this is so and it is a very important part. I would like to comment that as a result of it, after 30 years of doing it, sir, it was a key element in our being able to put together a project we could sell. The forest management area on which we are accountable to sustain yield has been enhanced. The annual allowable cut now is conservatively 30% greater than it was when we started. As a result you end up with your trucking distances, your hauling distances and your various costs being made more competitive than they otherwise would have been.

• 1705

Mr. Taylor: I am certainly glad to hear that, because I was part of the Alberta government when you first went into that area. I felt the contract was pretty tough. As a matter of fact two or three of us around the Cabinet table thought it was so tough, you would back out. You did not have a hand-out, but you have done well and you have made a tremendous increase. You are now planning substantial increases. If deregulation were not coming into effect, would you have planned this increase you are planning in Hinton, which is going to involve so many more jobs?

Mr. Hall: If we had not visualized or seen this bill coming through, if we were not able to do something about those rates, yes, then we would have indeed been in great difficulty in selling the project.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Before I put my first question to you, I would like to commend the Pulp and Paper Association for coming before us with a comprehensive,

[Traduction]

dit, et nous l'ont dit publiquement, qu'ils étaient prêts à faire affaire avec le plus grand nombre d'entreprises possibles, qu'ils s'agissent de gros ou de petits expéditeurs.

Si je n'en étais convaincu, je ne serais pas aussi en faveur de ce projet de loi. À mon avis, ce projet de loi, compte tenu des sauvegardes qu'il contient, protégeait efficacement le petit expéditeur.

Si vous considérez la répartition du tonnage entre petits et gros expéditeurs, vous constatez que la différence est considérable. Mais à mon avis, avec le nouveaux régime les petits expéditeurs pourront négocier avec les transporteurs aussi facilement que le gros expéditeur.

M. Taylor: J'ai une question à poser à monsieur Hall. Vos contrats avec le gouvernement de l'Alberta prévoient certaines dépenses, par exemple vous imposent certaine opération de reboisement, pour conserver les réserves de la région. Je ne me trompe pas?

M. Hall: C'est exact.

M. Taylor: Donc, lorsque nous parlons de concessions de coupe, ce n'est pas si simple. Vous devez également protéger les générations futures.

M. Hall: Heureusement pour le pays, c'est un élément particulièrement important de notre industrie et de nos activités. Je tiens à préciser qu'après trente ans d'activités, c'est justement un des éléments clés qui nous a permis de faire accepter ce projet. La gestion des forêts dont nous sommes responsables a pris de l'expansion. On nous autorise aujourd'hui au moins 30 p. 100 de plus de coupe qu'au début. En conséquence, les distances de transport, le camionnage, toute une série de coûts sont devenus plus concurrentiels qu'ils ne l'auraient été autrement.

M. Taylor: Je suis heureux d'entendre cela car je faisais partie du gouvernement de l'Alberta lorsque vous avez commencé à exploiter cette région. Il m'avait semblé que le contrat était particulièrement sévère. En fait, parmi les membres du Cabinet, il y en avait deux ou trois, dont moi, qui pensaient que c'était trop sévère et que vous refuseriez. On ne vous a rien donné, mais vous vous êtes bien débrouillés, vous avez pris énormément d'expansion. Vous prévoyez de continuer. Si la déréglementation n'intervenait pas aujourd'hui, est-ce que cette expansion à Hinton qui va créer tellement d'emplois supplémentaires serait possible?

M. Hall: Si nous n'avions pas prévu l'arrivée de ce bill, s'il nous avait été impossible de lutter contre ces tarifs, effectivement, nous aurions eu bien du mal à faire accepter le projet.

M. Taylor: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Avant de poser ma première question, j'aimerais féliciter l'Association canadienne des pâtes et papier pour son exposé très utile, raisonnablement

[Text]

reasonably positive and helpful brief. I ask then, Mr. Foran, in the first instance: If your mill had alternative forms of transportation, such as trucks for instance, would you still say that the final-offer arbitration should be available to you as a shipper?

Mr. Foran: Perhaps Mr. Powell might answer that, Mr. Reid. Would this be acceptable?

Mr. Powell: I think if you look at our industry, there is almost no mill to and from which trucks could conceivably begin to carry the traffic, particularly when you consider the remote locations. We are talking about thousands of carloads or that many more truckloads. Trucks, even where there is some traffic in a metropolitan area, are really not capable of handling the volumes we are talking about.

Mr. Reid: I will then propose a hypothetical question to you. At the present time the bill defines a captive shipper as one being only a one-railway community; it makes no reference to other modes of transportation. You take an objection to the final-offer bargaining or arbitration on the basis it is government intervening in some way or another with the marketplace. Do competitive line rates not result in the same government intervention as final-offer arbitration?

Mr. Hart: You are pointing out what is an inconsistency, a mandated rate in a bill for deregulation. Inconsistencies are always sort of troublesome to the mind, but it seems to be the only way anyone can find to break the monopoly of the railway at the captive shipper. However, as you point out, it is a mandated rate in what would largely be otherwise considered a totally deregulated environment, which we support. It is really to get the benefits of deregulation for the captive shipper that I think we all have to swallow the idea of there being this one mandated portion.

Mr. Reid: I accept that, Mr. Hart. You have heard comments, and I think your people presented a wide range of transportation costs. I would assume they vary by reason of the availability of transportation, as, for instance, the 16% transportation costs with industry generally—and I heard Mr. Hall talk in terms of 20% in Hinton where there is a only one-railway town.

Am I right in assuming—and I cannot think it would be otherwise—that this variation depends upon competition?

Mr. Powell: It is the one of the factors.

Mr. Hart: It is one of the factors. Obviously a huge factor in the level of a rail rate is the distance over which the tonnage is going to go. That is elementary. Competition, we believe, is the other major factor. How those two will relate in any particular circumstance, I think you have to examine the circumstances, sir.

[Translation]

positif, et exhaustif. Monsieur Foran, voilà une première question: si votre usine disposait d'autres possibilités de transport, par camion par exemple, est-ce que vous continueriez à réclamer en tant qu'expéditeur la clause d'arbitrage sur l'offre finale?

M. Foran: Monsieur Reid, j'aimerais demander à M. Powell de répondre à cette question, vous n'y voyez pas d'inconvénient?

M. Powell: Dans notre industrie, il n'y a pratiquement aucune usine où le transport par camion soit possible, surtout si l'on considère les sites les plus éloignés. Il s'agit de milliers de wagons, et de beaucoup plus de camions. En fait, même lorsque nos produits traversent des régions métropolitaines, les camions ne sont vraiment pas un moyen idéal pour transporter de telles quantités.

M. Reid: Je vais vous poser une question hypothétique. À l'heure actuelle, le bill donne une définition de l'expéditeur captif: celui qui est situé dans une communauté desservie par un seul chemin de fer. Il n'est pas question d'autres modes de transport. Vous êtes contre la négociation de l'offre finale ou arbitrage sous prétexte que c'est une forme d'intervention gouvernementale sur le marché. En cas d'arbitrage de l'offre finale, est-ce que le gouvernement n'intervient pas de la même façon?

M. Hart: Vous signalez justement une anomalie, un taux imposé dans un projet de loi consacré à la déréglementation. Les anomalies sont toujours un problème mais c'est apparemment le seul moyen qu'on ait pu trouver pour attaquer le monopole des chemins de fer dans le cas des expéditeurs captifs. Toutefois, comme vous le signalez, c'est un tarif imposé dans un environnement presque totalement déréglementé que nous approuvons. Il est là pour mettre à la disposition de l'expéditeur captif les avantages de la déréglementation et je pense qu'il va falloir nous faire à cette idée qu'un élément est toujours imposé.

M. Reid: Je comprends cela, monsieur Hart. Vous avez entendu certaines observations et vos collègues ont présenté toute une série de coûts de transport. J'imagine que les variantes sont dues aux moyens de transport disponibles, comme dans le cas des coûts de transport de 16 p. 100 pour l'ensemble de l'industrie; pour Hinton, qui n'a qu'un seul chemin de fer, M. Hall a parlé de 20 p. 100.

Faut-il en déduire, et je vois mal ce qu'on pourrait en déduire d'autre, que cette variante tient à la concurrence?

M. Powell: C'est un des facteurs.

M. Hart: C'est un des facteurs. De toute évidence, un facteur considérable des tarifs ferroviaires c'est la distance à parcourir. C'est élémentaire. À notre avis, l'autre grand facteur est la concurrence. Les relations entre les deux dépendront des circonstances de chaque cas particulier.

[Texte]

[Traduction]

• 1710

Mr. Reid: In the broad cross-section of your membership, do truck and water variables in transportation enter into the transportation picture at all, from a viability point of view?

Mr. Hart: Oh, very definitely. There is a substantial volume of our outbound transportation within Canada that is handled by trucks. Very substantial amounts of our offshore transportation, even to the U.S., are handled by water, and of course those are competitive elements which the railways consider in pricing their service.

Mr. Reid: Do you see a potential for or a greater use of intermode transportation? And in brief terms can you give an indication as to what modes of transportation your present membership now uses?

Mr. Hart: Yes, we can supply you with statistics on the volume of our business that goes by rail, by truck and by water. Then there is a certain amount of it that is intermodal, and we see that as a growing possibility—to utilize in a combined way the efficiencies of two transportation systems, wherever that is possible.

Where the figures will be 10 years from now will to some extent depend on the development of transportation technology and how it is used by these different modes. I personally cannot give you a figure on that.

Mr. T.J. Openshaw (Member, Canadian Pulp and Paper Association): I would like to comment that basically our mills are rail oriented; there is no question about that. Those that use truck are generally closer to the border, but in some of the more northern mills quite obviously truck is not a realistic alternative.

Mr. Reid: Let us turn to the American aspect, recognizing that you represent a shippers' group. The rails talk in terms of the competitive access provisions in this bill as being a licence to raid. I read your comments stating that you are fairly positive they will continue to exist as a viable industry as well. But you have said, I think, that a competitive line rate is a top priority. Are you pretty adamant in your position that each of these competitive access provisions are of necessity? And will the Canadian rails be able to survive a U.S. invasion?

Mr. Powell: Perhaps, Mr. Reid, I can try to answer that. First of all, I think the competitive access provisions of this legislation are at least a step process where you first have an interswitching level in the legislation, and where a shipper is not within interswitching then the potential for competitive line rates then arises in the absence of interswitching. So to that extent, those two issues are tied together.

With respect to your question about railway viability, we have seen no evidence that the Canadian railways are not completely able to compete with the U.S. rail system. There is no evidence that says they cannot do that. I further think they tend not to point out some of the positive aspects of this legislation, the cost reductions that will arise from line

M. Reid: Pour l'ensemble de vos membres, est-ce que le transport maritime ou par route serait une solution viable?

M. Hart: Oui, très certainement. Un volume important de notre production est acheminé par camion à nos clients canadiens. Dans le cas de nos exportations, principalement vers les États-Unis, une part importante est acheminée par eau, et ce sont là évidemment des facteurs de concurrence dont les chemins de fer tiennent compte au moment de fixer leurs tarifs.

M. Reid: Serait-il possible de combiner dans une plus grande mesure les modes de transport? Et pourriez-vous nous donner une idée du volume que vos membres acheminent par chaque mode de transport aujourd'hui?

M. Hart: Oui, nous pouvons vous donner les chiffres du volume transporté par rail, par route et par eau. Il y a également un certain volume intermodal et nous pensons que celui-ci pourrait croître à l'avenir car cela permet de combiner les avantages de deux modes de transport, chaque fois que possible.

L'évolution de la technologie des transports, et le rythme de modernisation de chaque mode, déterminera ce que seront ces chiffres dans dix ans. Personnellement, je ne peux faire aucune prévision.

M. T.J. Openshaw (membre, Association canadienne des pâtes et papier): De façon générale, le transport par rail prédomine chez nous, cela ne fait pas de doute. Ce sont les usines les plus proches de la frontière qui acheminent par route mais le camionnage n'est pas une option réaliste pour les usines situées loin dans le Nord.

M. Reid: Parlons un peu de la concurrence américaine, sachant que vous représentez un groupe d'expéditeurs. Les compagnies ferroviaires disent que les dispositions sur l'accès du projet de loi parviennent à ouvrir la porte à une invasion. Vous dites que ces compagnies vont sans doute conserver leur viabilité mais vous avez indiqué en même temps que, à vos yeux, la concurrence sur le plan des tarifs doit recevoir la priorité. Est-ce que, à votre avis, chacune de ces dispositions sur l'accès des concurrents représente une nécessité absolue? Est-ce que les chemins de fer canadiens pourront survivre à une invasion américaine?

M. Powell: Je vais essayer de répondre à votre question, monsieur Reid. Tout d'abord, les dispositions sur l'accès restent donc sur plusieurs paliers: il y a d'abord celui des expéditeurs qui ont la possibilité de faire transiter leurs marchandises par plusieurs lignes; le tarif de ligne compétitif n'intervient que lorsque ces possibilités d'échange n'existent pas. En ce sens, les deux questions sont donc liées.

En ce qui concerne la viabilité des compagnies ferroviaires, rien ne dit que les compagnies canadiennes ne soient pas en mesure de soutenir la concurrence des compagnies américaines. Par ailleurs, les compagnies canadiennes tendent à passer sous silence les aspects positifs de ce projet de loi, les économies résultant de la fermeture de lignes, le trafic nouveau

[Text]

abandonments, the new business they will be able to attract and compete for with confidential contracts, and other efficiencies. Confidential contracts are not just lower rates; they are usually associated with other efficiencies, either by way of volume, car loadings or car cycles, that affect and improve railway efficiency. The legislation also requires that, except in very special circumstances, all rates must be compensatory.

• 1715

I would refer you to the U.S. experience, where after Staggers railway revenues did decrease, but their costs decreased much faster than their revenues and you had a situation where you had shippers paying lower rates to railways that had become very healthy. We think that parallel can be extended into Canada.

Mr. Reid: We are all very much concerned with jobs. You have heard the comment that deregulation will result in rail line abandonment, for instance, and reduction of jobs. I have heard the Hinton experience, generally from the Pulp and Paper Association. Do you see an increase in jobs by reason of your increased competitiveness by reason of this bill?

Mr. Hart: As indicated in my introductory remarks, we see an opportunity for this industry to go from 24 million tonnes today to 30 million tonnes. It is going to have to do that to maintain the existing level of mill employment. If we succeed in going from 24 million to 34 million tonnes, we will maintain that level of employment in the mills and there will be about a 50% increase in employment in the woodlands and in the service side.

The Chairman: Mr. Belsher, very short questions, and then Mr. Benjamin. We are over our time and we have spent an extra long time with this witness, which of course is a very important witness, with a comprehensive brief; that is why the Chair has allowed things to go on the way they have, because they have been relevant to the brief. So I hope you are going to be short and sweet and relevant to the brief.

Mr. Belsher: I am always short and sweet.

The Chairman: Yes, you usually are.

Mr. Belsher: On interswitching, I notice you ask for an addition that special services such as a shipper switch in his own plant are to be reflected in the interswitching rate provided by paragraph 5(b). How prevalent would interswitching be in your industry?

Mr. Powell: There certainly are a number of mills that are providing some type of switching service, assembly of cars. What we are really concerned about there is that one of the first steps after the legislation is passed will be to establish levels of interswitching, and we are interested that they reflect the true costs for the services that are provided. A number of our mills do provide some switching service.

[Translation]

qu'ils pourront conquérir au moyen de contrats confidentiels et autres économies d'échelle. Les contrats confidentiels ne se résument pas à des tarifs inférieurs, ils sont généralement associés à d'autres économies, économies d'échelle, meilleur taux d'utilisation ou cycle de rotation des wagons, qui accroissent la rentabilité des chemins de fer. La législation exige également que, sauf circonstances très particulières, tous les tarifs soient compensatoires.

Il suffit de voir ce qui s'est passé aux États-Unis où, après la loi Staggers, les recettes des compagnies ferroviaires ont diminué, mais où les coûts ont diminué encore plus vite, si bien que les expéditeurs bénéficiaient de tarifs moindres dans le même temps que les compagnies prospéraient. Nous pensons que la même chose se produira au Canada.

Mr. Reid: Nous voulons tous préserver l'emploi. Vous avez entendu dire que la déréglementation allait entraîner la fermeture de lignes, par exemple, et donc des pertes d'emplois. J'ai entendu parler de l'expérience de Hinton, surtout par des membres de l'Association des producteurs de pâtes et papiers. Pensez-vous que les gains de compétitivité que vous retirerez de ce projet de loi vous permettront de créer des emplois?

Mr. Hart: Ainsi que je l'ai dit dans mon mémoire, nous pensons que la production de notre secteur pourrait passer de 24 millions de tonnes à 30 millions de tonnes. Ce sera indispensable si nous voulons maintenir nos effectifs au niveau actuel. Si nous parvenons à faire passer notre production de 24 millions de tonnes à 34 millions de tonnes, nous n'aurons pas à réduire nos effectifs dans les usines et le nombre d'emplois au stade de l'abattage et des services devrait augmenter d'environ 50 p. 100.

Le président: Monsieur Belsher, quelques très brèves questions, puis monsieur Benjamin. Nous sommes déjà en retard et nous avons consacré un temps disproportionné à ce témoin, qui est évidemment très important et qui nous a présenté un mémoire très complet; c'est pourquoi je vous ai laissé parler, car les questions étaient très pertinentes. J'espère que les suivantes seront brèves et bonnes et porteront sur le contenu du mémoire.

Mr. Belsher: Mes questions sont toujours brèves et bonnes.

Le président: Oui, habituellement.

Mr. Belsher: En ce qui concerne les changements de voie, je remarque que vous demandez que les services spéciaux fournis par un expéditeur possédant des aiguillages dans son usine soient pris en compte dans les tarifs de changement de voie du paragraphe 5b). Est-il fréquent que les usines possèdent de telles installations?

Mr. Powell: Un nombre assez important d'usines possèdent des aiguillages, des installations d'assemblage des trains. Dès la promulgation de la loi, la première étape sera la fixation de tarifs de correspondance et nous tenons à ce qu'ils reflètent le coût véritable des services ainsi fournis. Un certain nombre de nos usines fournissent un service d'assemblage de trains.

[Texte]

Mr. Belsher: Both railways have picked up interswitching in their briefs to us. Instead of the 30 kilometres, as the bill calls for now, CN has asked for it to remain at four miles, and CP has suggested that 30 be cut back to 15 kilometres. How would these limits affect members of your organization?

Mr. Powell: I think in general we have already indicated that most of our shippers are in remote locations and inter-switching probably would not impact on them, that the 30 kilometres is not going to get that mill within switching limits. However, as I have already indicated, there is a tie between interswitching and competitive line rates; if one changes the other must change as well.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I was very intrigued with your leap of faith that with the protectionist Congress in the United States, plus the different things that any U.S. administration could not do from one week to the next, the Americans are going to sit back and hold still for you increasing any more your share of their pulp and paper market. However, you are entitled to dream. I hope you are not dreaming in technicolor. I still think you are going to lose in the long run.

• 1720

I have been informed by an expert that we now have an instance, at least one, where pulp from northwest Ontario was moving via Canadian rail to a Quebec port of exit, and then on Conrail to the U.S. eastern seaboard—Boston, New York, wherever. With the confidential contract provisions in the United States—this has to do with what everybody is calling a level playing field—a deal was made between a shipper in northwest Ontario and two U.S. railroads to the same destinations. From then on the Canadian railroad could not get the U.S. connecting railroad south of Quebec to quote them a rate.

In terms of moving some pulp from northwest Ontario to the U.S. eastern seaboard, do you think that is a level playing field for carriers? I presume you mean a level playing field should apply to everybody. That is my first question.

Second question. It has been claimed by the Canadian Trucking Association, as well as the railroads and a few others, that U.S. carriers will have access in Canada and Canadian carriers will not have an equivalent access in the United States. Whether or not that is right—I suspect it is—do you think this legislation should contain some kind of provision . . . ?

You startle me, gentlemen. I have never seen any piece of legislation yet that should be adopted holus-bolus. Not even government members . . . I find it difficult to understand how

[Traduction]

M. Belsher: Les deux compagnies ferroviaires se sont exprimées dans leur mémoire contre les dispositions du projet de loi à cet égard. Le CN, au lieu des 30 kilomètres, demande que la distance reste fixé à 4 milles et le CP la voudrait à 15 kilomètres. En quoi ces limites affecteraient-elles les membres de votre organisation?

M. Powell: J'ai déjà dit que la plupart de nos usines sont situées dans des lieux isolés si bien que les dispositions concernant les changements de voie ne les toucheraient guère et le fait de porter la distance à 30 kilomètres ne les placerait pas dans les limites de la zone de changement de voie. Cependant, comme je l'ai déjà dit, il y a un lien entre changement de voie et tarif de ligne compétitif, si on change l'un, il faut également changer l'autre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Belsher. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, j'ai été très impressionné par la foi qui vous anime lorsque vous dites que, en dépit du protectionnisme actuel du Congrès américain et de toutes les mesures que le gouvernement américain peut prendre d'un jour à l'autre, vous pensez pouvoir accroître votre part du marché des pâtes et papiers sans que les Américains ne réagissent. Cependant, chacun a le droit de rêver. J'espère que vous ne rêvez pas en technicolor. Je persiste à penser que vous serez perdants à long terme.

J'ai été informé par un expert qu'il s'est produit au moins un cas déjà où de la pâte à papier en provenance du nord-ouest de l'Ontario était transportée par un chemin de fer canadien jusqu'à un poste frontière du Québec, d'où la marchandise était acheminée par Conrail vers la côte est américaine—Boston ou New York, peu importe. Depuis que les contrats confidentiels sont autorisés aux États-Unis—et c'est ce que tout le monde appelle un terrain de jeu égal—une entente a été conclue entre un expéditeur du nord-ouest de l'Ontario et deux compagnies ferroviaires américaines pour le transport jusqu'à ces mêmes destinations. Depuis, la compagnie ferroviaire canadienne ne peut obtenir de devis de Conrail pour le transport à partir de la frontière.

En ce qui concerne le transport de la pâte depuis le nord-ouest de l'Ontario jusqu'à la côte est américaine, pensez-vous que les transporteurs soient sur un pied d'égalité? Je suppose que vous êtes d'accord avec moi, que tout le monde devait être sur un pied d'égalité. Voilà ma première question.

Deuxième question. L'Association canadienne du camionnage, de même que les compagnies ferroviaires et quelques autres, affirment que les transporteurs américains pourront livrer concurrence au Canada mais que les Canadiens ne jouiront pas d'un accès égal aux États-Unis. Que ce soit vrai ou non—j'ai l'impression que ça l'est—pensez-vous que ce projet de loi devrait contenir des garanties à cet effet . . . ?

Vous me surprenez, messieurs. Je n'ai jamais vu de projet de loi qui mérite d'être adopté tel quel. Même les députés ministériels . . . J'ai beaucoup de mal à admettre que vous ne trouviez pas la moindre amélioration à apporter à ce texte.

[Text]

you cannot find a single item in there you think should be changed . . . adopt the bill.

The Chairman: We only have 12 pages of amendments, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Would you agree there should be some provision in the legislation that would provide for, in the event of inequities of access occurring in the United States, some kind of a . . . ? If there is no reciprocity in their transportation law or any other laws, we should be able . . . This legislation would provide for any kind of an equivalent restriction on American carriers in Canada in order to keep that level playing field.

Mr. Hart: You made a comment, Mr. Benjamin, about faith in investing in the pulp and paper industry in Canada, in the face U.S. Congress and present attitudes and so forth. I think you find Mr. Hall to be a somewhat fearless individual to be committing that money to northern Alberta. The fact is that the Canadian pulp and paper industry has grown from zero to a 24 million-tonne industry by having that faith through 75 years of different kinds of Congress and protectionist attitudes in the United States.

I am saying this legislation is not going to change that situation. You do have to have that faith in your ability to compete. This legislation is perhaps just going to give you a little more confidence than you would have had before.

With respect to seeking a level playing field and your comment about having a provision in the legislation that if there is no reciprocity from the United States on some condition, we should have some clause in the act that permits an automatic response from Canada . . . I guess my preference would be not to anticipate that. My preference would be to look for the open, competitive system. On the other hand, I have always found that where either Canada or the United States feels they are badly done by through a lack of reciprocity, they act fairly quickly and change legislation. So I would rather not anticipate it and build up hurdles. I have always felt we are able to defend ourselves in the long run.

Mr. Benjamin: There is already a bill in front of the U.S. Congress on trucking.

The Chairman: Let us have him answer the other question here, because we are running behind time.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*] be able to move in quickly, and there is legislative provision for them to do so.

• 1725

Mr. Hart: I think they can legislate it quickly if they need to. It is my preference. The second point with which I dealt was the question of pulp going from northwestern Ontario to the eastern seaboard to U.S. carriers involved.

[Translation]

Le président: Nous n'avons que 12 pages d'amendements, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas qu'il faudrait inscrire dans la loi une disposition quelconque afin que, en cas de mesures restrictives aux États-Unis, nous puissions . . . ? S'il n'y a pas de réciprocité dans la législation américaine en matière de transport, nous devrions pouvoir . . . Il faudrait prévoir dans ce projet de loi l'imposition de restrictions équivalentes à celles que les transporteurs américains opposeraient à leurs concurrents canadiens, afin que tout le monde soit sur un pied d'égalité.

M. Hart: Vous avez parlé, monsieur Benjamin, de la foi qui est censée animer ceux qui investissent dans l'industrie canadienne des pâtes et papiers, étant donné l'humeur actuelle du Congrès américain et de l'attitude des gens aux États-Unis. Vous considérez sans doute M. Hall comme bien téméraire de vouloir risquer une telle somme dans le nord de l'Alberta. Le fait est que l'industrie canadienne des pâtes et papiers s'est construite à partir de rien, pour atteindre aujourd'hui une production de 24 millions de tonnes, en conservant justement cette foi pendant 75 ans, en dépit des humeurs du Congrès et des phases successives de protectionnisme aux États-Unis.

Ce projet de loi ne va rien y changer. Il faut avoir foi en notre compétitivité. Cette législation va simplement nous faciliter un peu les choses.

En ce qui concerne l'égalité des concurrents et l'inscription dans la loi d'une disposition permettant au Canada d'exercer des représailles en cas de refus de réciprocité du côté américain . . . Je pense qu'il vaut mieux ne pas anticiper, viser d'abord un système ouvert, où la concurrence joue librement. J'ai toujours constaté que, dès que le Canada ou les États-Unis s'estiment lésés par un manque de réciprocité, ils agissent assez rapidement et modifient leur législation. Je pense qu'il vaut donc mieux ne pas anticiper et élever des obstacles. Je considère que nous avons toujours été capables de nous défendre au bout du compte.

M. Benjamin: Un projet de loi sur le camionnage a déjà été déposé au Congrès américain.

Le président: Laissez-le donc répondre à l'autre question, car nous avons du retard.

M. Benjamin: [*Inaudible—Éditeur*] pour pouvoir agir rapidement, il vaudrait mieux que la loi permette d'emblée de le faire.

M. Hart: Je pense qu'il est possible de légiférer vite, si le besoin se présente. C'est préférable. Votre deuxième question concernait le transport de la pâte du nord-ouest de l'Ontario vers la côte est.

[Texte]

Mr. Powell: I think you are saying there was a *de facto* gateway closure in eastern Canada. Is that what you were saying, sir?

Mr. Benjamin: It is what I had from the expert. I am checking on it. I am going to do some more checking.

Mr. Powell: I think railways have been arguing over their long haul since the day when transferring traffic between railways had some options. It is a condition which exists and has existed. The fact the gateway was closed under existing legislation—

Mr. Benjamin: U.S. legislation.

Mr. Powell: Yes, and under Canadian legislation as well. Bill C-18 will not change that. We hope Bill C-18 will promote the shipper and the Canadian railway to work together towards the most efficient route for that traffic from mill to market. That is what we are looking for.

I think there is one other thing on your trucking question which needs to be answered, Mr. Benjamin. Our business in trucking is full truckload business. If there are any stones to be thrown, it cannot be done by Canadians. Canadian truckers can get authority virtually anywhere in the United States. The same cannot be said of U.S. truckers operating in Canada. Those are the facts.

Mr. Benjamin: That is not what the individual trucker told us. Individual states can stop them on the route to their destination and individual states can operate within their own borders.

The Chairman: This is the conclusion. This is the last comment.

Mr. Hart: A fear of change is something which, to use a pun, derails a lot of things. Change is basic to progress. Without change, there is no progress. Previous transportation legislation in this country has been carrier oriented. It has been the concept of the monopoly thing. We look at this legislation with favour because we see it as being shipper oriented. For once, we hope it will be done our way.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hart and your colleagues for your brief, your questions and answers. With 12 pages of amendments to consider, it has given us a lot of food for thought.

The next group is food for thought. It is the Grocery Products Manufacturers of Canada. They have been waiting patiently. We welcome Mr. Lou Probst and Mr. Don Jarvis. Thank you for coming. We have your brief. You have seen how we operate, when we operate. Mr. Jarvis, would you introduce those with you.

Mr. D. Jarvis (Vice-President, Grocery Products Manufacturers of Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. With me are Lou Probst, Chairman of the GPMCs Transportation and Distribution Council and Director of Distribution, Colby Foods Inc., Port Williams, Nova Scotia; Bill Croxall, Past Chairman of the GPMC Transportation and Distribution Council and Transportation Manager for the Campbell Soup

[Traduction]

M. Powell: Si j'ai bien compris, vous dites qu'il y a eu fermeture *de facto* d'un point de passage entre le Québec et les États-Unis. Est-ce là ce que vous avez dit, monsieur?

M. Benjamin: C'est ce que m'a dit l'expert. Je vérifie, je vais me renseigner plus avant.

M. Powell: Je pense que les compagnies ferroviaires se sont toujours disputées les transports à longue distance depuis qu'il y a plusieurs possibilités de correspondance entre elles. Il en a toujours été ainsi. Le fait que ce point de passage ait été fermé sous le régime de la loi actuelle...

M. Benjamin: De la législation américaine.

M. Powell: Oui, et également canadienne. Le projet de loi C-18 n'y changera rien. Nous espérons que le projet de loi C-18 incitera l'expéditeur et le chemin de fer canadiens à rechercher ensemble la route la plus efficace entre l'usine et le marché. C'est ce que nous visons.

Je pense qu'il y a une autre question dont il faudrait parler au sujet du camionnage, monsieur Benjamin. Nous n'achemions que des chargements complets. Si quelqu'un a des reproches à faire, ce ne sont certainement pas les camionneurs canadiens qui peuvent opérer à peu près librement aux États-Unis. La même chose n'est pas vraie des camionneurs américains au Canada. Voilà la réalité.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que les camionneurs individuels nous ont dit. Certains États peuvent leur interdire le passage, certains États peuvent appliquer les règlements qu'ils veulent à l'intérieur de leurs frontières.

Le président: Il faut maintenant conclure. Ce sera votre dernière intervention.

M. Hart: La crainte du changement est quelque chose qui fait dérailler beaucoup de choses, si vous me permettez ce jeu de mots. Le changement est à la base du progrès. Sans changement, il n'y a pas de progrès. Jusqu'à présent, la législation en matière de transport a profité aux transporteurs, leur conférant des situations de monopole. Nous sommes en faveur de ce projet de loi car il avantage les expéditeurs. Pour une fois, c'est nous qui allons être les bénéficiaires.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hart, ainsi que vos collègues, de ce mémoire et de vos réponses à nos questions. Avec 12 pages d'amendements à examiner, vous nous avez donné matière à réflexion.

Le prochain groupe nourrira également notre réflexion. Il s'agit des Fabricants canadiens de produits alimentaires. Ils ont attendu patiemment. Nous souhaitons la bienvenue à M. Lou Probst et à M. Don Jarvis. Merci d'être venus. Nous avons votre mémoire. Vous avez vu la procédure que nous suivons. Monsieur Jarvis, voulez-vous présenter ceux qui vous accompagnent.

M. D. Jarvis (vice-président, Fabricants canadiens de produits alimentaires): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis accompagné de Lou Probst, président du Conseil des transports et de la distribution de notre association et directeur de la distribution de *Colby Foods Inc.*, Port Williams, Nouvelle-Écosse, de M. Bill Croxall, ancien président du Conseil des transports et de la distribution de l'association

[Text]

Company Canada Limited of Toronto; Pat Irwin, also a Past Chairman of the GPMC Transportation and Distribution Council as well as General Manager of Distribution for the H.J. Heinz Company of Canada, Leamington, Ontario; and David Armstrong, Secretary to the GPMC Transportation and Distribution Council.

• 1730

Let me just say a few words about the grocery products manufacturing industry and GPMC. Our association is composed of the 85 major companies that manufacture grocery products. The grocery products industry is the largest manufacturing industry in Canada. It produces over \$40 billion worth of products shipped on an annual basis, and we employ almost 250,000 Canadians. Our factories are very regionally dispersed, with plants in every region and in every province of the country. Finally, about 80% of that \$40 billion of shipments are shipped by truck. So we will, because of the nature of that, devote the greater proportion of our interest and time to Bill C-19.

I will turn now to Lou Probst, who will give you an overview of our submission and some general comments.

Mr. L. Propst (Chairman, GPMC Transportation and Distribution Council, Grocery Products Manufacturers of Canada): The Grocery Products Manufacturers of Canada is a very extensive and large industry group. We spend approximately \$2 billion a year on transportation services. About 80% of that is in trucking, the majority of which is with public carriers.

Food manufacturing is a very competitive business, and it is driven by consumers and retailers who want an ever decreasing cost of goods. Transportation plays a very large role in our overall cost. The \$2 billion we spend compares very substantially to our profit lines, and so we are very concerned about maintaining a competitive business. An ongoing effective transportation industry is vital to our success.

The GPMC supports the passage of Bills C-18 and C-19 in their present form as they contain important measures that will provide our members with more effective transportation systems, minimizing increases in their transportation costs while ensuring the continued economic well-being of the railway and trucking services.

We are looking to the government to provide leadership to the provinces. We realize that trucking regulation is primarily a provincial undertaking, but nothing is going to happen very effectively until the federal government provides an effective leadership position that will create a common basis of rules across the country in each province, so that we can operate an effective transportation network in conjunction with the carriers.

[Translation]

et directeur des transports chez *Campbell Soup Company Canada Limited*, de Toronto; de Pat Irwin, également ancien président du Conseil des transports et de la distribution de l'association et directeur général de la distribution de *H.J. Heinz Company of Canada*, Leamington, Ontario; et de David Armstrong, secrétaire du Conseil des transports et de la distribution des Fabricants canadiens de produits alimentaires.

Permettez-moi d'abord de dire quelques mots sur l'industrie alimentaire canadienne et notre association. Celle-ci représente les 85 gros fabricants de produits alimentaires du pays. Notre secteur constitue la plus importante industrie manufacturière du Canada, avec un chiffre d'affaires annuel de plus de 40 milliards de dollars et un effectif de près de 250,000 Canadiens. Nos usines sont très largement dispersées au plan régional, puisqu'il en existe dans chaque région de chaque province du pays. Enfin, 80 p. 100 de la production du secteur est transportée par camion. C'est pourquoi nous allons consacrer la plus grande partie de notre attention au projet de loi C-19.

Je vais maintenant donner la parole à Lou Probst, qui va vous résumer notre mémoire et faire quelques remarques d'ordre général.

M. L. Propst (président, Conseil des transports et de la distribution, Fabricants canadiens de produits alimentaires): Notre association représente un secteur industriel très important. Nous consacrons quelque 2 milliards de dollars par an au transport, dont 80 p. 100 au transport routier, assuré principalement par des transporteurs publics.

Le secteur de la fabrication alimentaire est soumis à une vive concurrence, les consommateurs et les détaillants exigeant des prix toujours plus bas sur les denrées alimentaires. Le transport constitue une composante importante de nos prix de revient. Les deux milliards de dollars que nous dépensons influent très directement sur nos marges bénéficiaires et nous tenons donc énormément à ce que la concurrence règne à ce niveau. Un secteur des transports viable et efficace est la condition de notre succès.

Les Fabricants canadiens de produits alimentaires souhaitent l'adoption des projets de loi C-18 et C-19 dans leur forme actuelle. Ces textes contiennent d'importantes mesures qui offriront à nos membres un système de transport plus efficace et réduiront l'augmentation de leurs frais de transport, tout en garantissant la rentabilité continue des compagnies de chemin de fer et des entreprises de camionnage.

Nous attendons du gouvernement qu'il donne l'exemple aux provinces. Nous avons conscience que la réglementation du camionnage relève principalement de la compétence provinciale mais les provinces ne feront pas grand-chose si le gouvernement fédéral ne prend pas l'initiative, crée les conditions d'un ensemble commun de règles applicables dans tout le pays, afin que nous puissions disposer d'un réseau de transport efficace.

[Texte]

In particular the fit-willing-and-able provision in Bill C-19, as opposed to the current public necessity provisions in most transportation legislation, contains a critical element to easy entry into the transportation field.

We also feel that the railways must be able to compete with each other as well as with other modes of transportation as they can now. Bill C-18 in its present form will provide this competitive environment.

Also the grocery manufacturers group is competing in the international marketplace. We must continue to minimize its costs of transportation to resist import competition and to find new export markets. This is especially needed in an expanded market that a Canada-U.S. free-trade agreement could create. Bill C-18 and Bill C-19 include some of the pro-competitive measures needed to achieve this end.

Finally, we feel that the greater competition that these bills can foster will lead to improved technical and management innovation on the part of carriers, which will in turn lead to improved safety. We are completely opposed to any legislation that would detract from safety on the highways. We are in support of the provisions in this bill and the sister provisions that have accompanied many provincial bills. These will allow the governments to enforce safety on the roads better than is currently being provided.

Mr. Jarvis: I would like both Mr. Irwin and Mr. Croxall to identify and develop a little bit further two illustrations regarding the direct benefit to the grocery industry of speedy passage of the bill.

• 1735

Mr. P. Irwin (Past Chairman, Grocery Products Manufacturers of Canada): I refer to Mr. Probst's comment. He referred to the leadership requirement for federal legislation. One of the major problems we have in maintaining an economic alternative to the rail, when we go beyond 1,000 miles or so, are the restrictions in the provinces, Manitoba in particular. You have legislation in place in Ontario, Quebec and even more so in the Maritimes. You are allowed 60,000, 70,000 or 80,000 pounds, depending on actual configurations. In Manitoba, it is 40,000.

It is like coming up against a wall. Carriers try in their innovative way to haul doubles—what they call B trains—into Ontario as far as the border. They drop one trailer, haul one into Winnipeg and back, then get the other one and haul it into Winnipeg. It just does not make any economic sense. But it is the way they have been able to attack it to meet some competitive situations under the current road regulations in the west.

I would hope that the Bill C-19, with the leadership it will give to the provinces, will allow a uniformity of weight legislation from coast to coast. This will be of sound, economic

[Traduction]

La disposition relative aux critères d'aptitude du projet de loi C-19, par opposition aux critères actuels de la nécessité publique, facilitera considérablement la création d'entreprises de transport nouvelles.

Nous estimons également que les chemins de fer doivent pouvoir se concurrencer librement entre eux, et non pas seulement livrer concurrence aux autres modes de transport comme c'est le cas à l'heure actuelle. Le projet de loi C-18 va instaurer ce climat de concurrence.

Par ailleurs, dans la mesure où l'industrie canadienne des produits alimentaires est sujette à la concurrence internationale, elle doit pouvoir continuer à réduire ses frais de transport pour résister aux importations et trouver de nouveaux débouchés à l'exportation. La perspective du marché élargi que la conclusion d'un accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis pourrait créer, fait ressortir encore cette nécessité. Les projets de loi C-18 et C-19 contiennent quelques mesures relatives à la concurrence qui pourraient répondre à ce besoin.

Enfin, nous estimons que la concurrence accrue que permettraient les projets de loi C-18 et C-19 contribuerait à l'adoption par les transporteurs de méthodes de gestion et de techniques plus perfectionnées, et donc l'amélioration de la sécurité. Nous nous sommes tout à fait opposés à toute mesure qui irait à l'encontre de la sécurité routière. Nous approuvons les dispositions de ce projet de loi et les mesures parallèles qui ont accompagné un grand nombre de lois provinciales. Elles permettront au gouvernement de mieux faire régner la sécurité sur les routes qu'à l'heure actuelle.

M. Jarvis: Je veux demander à M. Irwin et à M. Croxall d'indiquer par des exemples l'intérêt que représente pour l'industrie alimentaire l'adoption rapide du projet de loi.

M. P. Irwin (ancien président, Fabricants canadiens de produits alimentaires): Je parle de l'observation de M. Probst. Il a indiqué que la loi fédérale devait prendre le pas sur les autres lois. Lorsque nous allons au-delà de 1,000 milles environ, les restrictions des provinces, de la province du Manitoba en particulier, représentent une des principales difficultés que nous rencontrons pour maintenir une autre solution viable que le rail. L'Ontario, le Québec, et les Maritimes plus encore, ont leurs propres lois et permettent, selon le cas, 60,000, 70,000 ou 80,000 livres. Au Manitoba, la limite est de 40,000.

C'est comme si on se heurtait à un mur. Faisant preuve d'imagination, les transporteurs acheminent ce qu'ils appellent des trains B en Ontario jusqu'à la frontière. À partir de là, ils acheminent une des remorques à Winnipeg et doivent ensuite revenir chercher la deuxième. Sur le plan économique, ça ne tient pas debout. Ils n'ont toutefois pas le choix, vu la concurrence et les règlements qui prévalent sur les routes dans l'Ouest.

J'espère que le projet de loi, qui donne la préséance aux provinces, permettra d'uniformiser d'un océan à l'autre le poids des véhicules. Ce serait certainement rentable, et cela

[Text]

benefit, will give us an economic alternative to rail and will create a good pro-competitive situation.

Mr. B. Croxall (Past Chairman, Grocery Products Manufacturers of Canada): Further to Mr. Irwin's conversation, I would like to say that Campbell's has a plant in Manitoba about 50 miles outside Winnipeg. We are restricted to 40,000 pounds. We are supplying the total west from this plant. To do so at this stage, we have to use rail, which requires 100,000- to 120,000-pound shipments. These shipments are going to customers in B.C. and Alberta, and are large supplies for each individual.

The stores and the distributors are complaining about having to buy large inventories. We are now looking to ship smaller ones on a more just-in-time purpose to reduce their inventory costs, and give them just-in-time and fewer out-of-stock positions.

We have lost a lot of markets because of out-of-stock positions. We are looking for further improvement. The way to go is strictly by truck in smaller quantities. Shipping 40,000 pounds from Manitoba is not suitable. We are looking for 80,000 pounds. We are trying to hope that Bill C-19 will promote this level to go across the TransCanada Highway, which was built with federal funds. It is suitable for heavier weights.

We look forward to some improvement in this. To go with piggyback, we are still stuck because we have to go 50 miles back on the TransCanada Highway from Portage to Winnipeg to get loaded on a train. We are restricted to 45,000 or 40,000 pounds there. We are in box. Eventually, with the cost of transportation, we would like to see an improvement on this weight restriction level so that we could pass this onto the customers.

Second is the consumer himself. He is looking for a low-priced, quality product. We are trying to reduce our costs. Last year in one area we ran into a huge increase in freight from 4% to 7%, depending with whom you are dealing, for insurance surcharge. This surcharge was due to the high cost of insurance, and probably was caused by unstable and unsafe carriers. We call them "gypsies" or "brokers" or whatever you want to call them. They are not capable of providing the proper equipment. A lot of companies are using them for the cheaper rates. Consequently large-order companies who insist on insurance coverage and insist on proper licences and proper equipment are paying for this fault.

We feel that Bill C-19 will promote a stable base across the country, will eliminate some of the unsafe carriers and will reduce our insurance costs plus our cost of freight.

Mr. Jarvis: This concludes our opening remarks, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Jarvis, thank you very much for co-operating with the Chair. It is a great lesson for members. The

[Translation]

nous permettrait d'avoir un autre mode de transport que le rail et d'accroître la concurrence.

M. B. Croxall (ancien président, Fabricants canadiens de produits alimentaires): Suite à ma conversation avec M. Irwin, j'aimerais vous dire que la Campbell a au Manitoba une usine qui se trouve à 50 milles environ de Winnipeg. Le poids maximum est de 40,000 livres. Or nous ravitaillons tout l'Ouest à partir de cette usine. À l'heure actuelle, nous devons avoir recours au rail, qui exige des expéditions de 100,000 à 120,000 livres. Ces expéditions sont destinées à nos clients de Colombie-Britannique et de l'Alberta, ce qui représente de grosses commandes individuelles.

Les magasins et les distributeurs se plaignent d'avoir à acheter de larges quantités qu'ils doivent entreposer. Nous envisageons la possibilité de faire des expéditions plus petites de dernière minute afin de leur permettre de réduire leurs coûts d'inventaire tout en s'assurant qu'ils ne sont pas à court de produits.

Nous avons perdu bien des clients parce qu'ils se retrouvaient à court de marchandises. C'est pourquoi nous voulons améliorer la situation. On pourrait utiliser les camions comme moyen de transport et expédier en plus petites quantités. Mais les 40,000 livres maximum imposées par le Manitoba ne sont pas suffisantes. Il nous faudrait 80,000 livres. Nous espérons que le projet de loi C-19 encouragera l'uniformité pour la Transcanadienne, qui a été construite avec l'argent du fédéral et qui peut recevoir des poids lourds.

Nous aimerions donc que la situation s'améliore. Si nous faisons appel au ferroutage, nous avons quand même des difficultés car nous avons 50 milles à parcourir sur la Transcanadienne de Portage à Winnipeg avant de pouvoir avoir accès à un train. Or, sur ces 50 milles, nous sommes limités à 45,000 ou 40,000 livres. Nous sommes donc dans une impasse. Nous aimerions que cette limite soit rehaussée pour que l'on puisse faire profiter nos clients d'une diminution des coûts de transport.

Il y a en outre le client lui-même qui veut des produits de qualité et bon marché. Nous essayons de réduire nos coûts. L'an dernier, le taux de fret est passé de 4 à 7 p. 100 dans certains cas à cause de la surcharge de l'assurance. Le coût de l'assurance déjà élevé a augmenté à cause de transporteurs instables et présentant des risques. Nous les appelons selon le cas «courtiers» ou «pirates». Ils n'ont jamais le bon équipement, mais comme ils sont bon marché, un grand nombre de compagnies les utilisent. Les compagnies qui passent de grosses commandes insistent donc pour avoir une assurance, des licences en bonne et due forme et l'équipement adéquat, et elles se trouvent donc pénalisées.

Nous estimons que le projet de loi C-19 encouragera une certaine stabilité et éliminera certains de ces transporteurs à risque, ce qui diminuera le coût de notre assurance et le coût du fret.

M. Jarvis: Ceci termine notre déclaration préliminaire, monsieur le président.

Le président: Monsieur Jarvis, merci d'avoir collaboré avec la présidence. C'est une bonne leçon pour les députés. Les

[Texte]

four speakers have finished within 10 minutes. I throw it open to the first questioner, Mr. Ouellet.

• 1740

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank the Grocery Products Manufacturers of Canada for their presentation. I notice there is no specific amendment which they have presented to the legislation and I would like to know from them, as they are speaking about safety and saying that highway safety is of prime concern to all grocery manufacturers and then you go on in your brief to say "We know that this concern is not cosmetic". And you mention a very substantial amount of dollars. You sort of base your optimism exclusively on the statement made by the Minister of Transport that the government will not permit any economic regulatory reform that might be detrimental to safety standards. Do you not think it is a little short?

I would expect that an association like yours would want to have some safeguards built in in the legislation or some guarantee that deregulation will take place only after an agreement has been concluded between the federal government and the province in order to establish national standards and ensuring that indeed, safety will be part and parcel of the deregulation process.

Mr. Probst: Let me try to answer that. I think our thrust here is one of movement and speed. We recognize that when the chips are all down, the provincial governments have the jurisdiction and are going to enforce those laws, but we feel the federal government and the provinces have been very close many times in the last few years to agreement and they have continually faltered for one reason or another reason.

The game is not over and it can still be won if you can proceed, but we have to get some movement somewhere and the federal government is the obvious place to get it. Ontario is important—no question—but the federal government has to, I think, stand up and do it. I think the provinces will back that up, and I think the provinces will provide the legislation necessary to generate safety.

I mentioned specifically Ontario because I am more familiar with that, and they clearly have the plan. There is no question; they have had it for some time with their CVOR legislation and it will work.

What we have now is no control at all. It is basically a wide-open situation and we think the passage of these bills with a clarity will improve the situation, not detract from it. We do not think the federal government should try to get itself entangled in the jurisdictional problems, which will just make matters worse. We want to get on with the show.

Mr. Ouellet: As you know, it is basically a federal jurisdiction that has been passed to the provinces to administer.

Mr. Probst: Well, only on the provincial side.

Mr. Ouellet: If the federal government wants, it could... and if they cannot arrive on an agreement with the province,

[Traduction]

quatre intervenants terminé en moins de 10 minutes. Je vais donner la parole tout d'abord à M. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais remercier les Fabricants canadiens de produits alimentaires de leur exposé. Je constate qu'ils n'ont suggéré aucun amendement au projet de loi. Dans votre mémoire, vous dites que les fabricants de produits alimentaires s'intéressent essentiellement à la sécurité sur les autoroutes et vous ajoutez, je vous cite, « nous savons que cela leur tient à coeur ». Et vous mentionnez une somme d'argent considérable. Votre optimisme semble s'appuyer uniquement sur la déclaration faite par le ministre des Transports, selon laquelle le gouvernement ne permettrait pas une réforme économique de la réglementation qui nuise aux normes de sécurité. Ne pensez-vous pas que c'était un peu bref?

Je m'attendrais à ce qu'une association comme la vôtre suggère certaines garanties à inclure dans la loi, ou certaines dispositions prévoyant que la déréglementation ne se fera qu'après qu'un accord soit intervenu entre le gouvernement fédéral et la province en vue d'établir des normes nationales et de s'assurer que l'on tiendrait compte de la sécurité dans le processus de déréglementation.

M. Probst: Permettez-moi de vous répondre. Nous avons mis l'accent sur la rapidité d'action, je pense. En fin de compte, ce sont les gouvernements provinciaux qui décident et qui font respecter la loi; nous estimons toutefois que le gouvernement fédéral et les provinces ont été au cours des dernières années bien des fois sur le point de se mettre d'accord mais que l'accord n'est pas intervenu pour une raison ou pour une autre.

Tout n'est pas fini et nous pouvons encore gagner, mais il faut que quelqu'un bouge et c'est évidemment au gouvernement fédéral de prendre l'initiative. Sans minimiser l'importance de l'Ontario, c'est au gouvernement fédéral d'agir. Je pense que les provinces suivront et adopteront les lois nécessaires pour garantir la sécurité.

Si j'ai parlé de l'Ontario, c'est parce que je connais mieux cette province et parce qu'elle a déjà un plan, le projet de loi sur le CVOR, qui est prévu depuis quelque temps et qui marchera certainement.

À l'heure actuelle, par contre, il n'y a aucun contrôle et nous pensons que l'adoption de ces projets de loi loin de nuire à la situation, la mettra au clair. Nous ne pensons pas que le gouvernement fédéral doive empiéter sur les compétences des provinces, ce qui ne ferait qu'aggraver la situation. Nous voulons simplement qu'il fasse ce qu'il doit faire.

M. Ouellet: Vous savez, il s'agit essentiellement d'un pouvoir fédéral dont l'administration a été confiée aux provinces.

M. Probst: Oui, mais seulement du côté provincial.

M. Ouellet: Si le gouvernement fédéral le voulait, il pourrait... et si un accord n'est pas possible avec les provin-

[Text]

they could recoup their authority and impose national standards.

Mr. Probst: As a matter of fact, in previous submissions as a last resort we suggested that the federal government consider doing that because we were . . . it has been years. I mean, this thing has been going on and going on and going on for three and four years, and we would like to see it happen. We think no one's interests are being served the way it is now; the shippers' interests, the transportations companies' interests—everybody is being hurt because there is so much uncertainty. We want to see the thing on the road.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome again. The last time I had experience with your association was under the packaging and labelling legislation, I think 1972, and then the metric—oh, yes, and the Official Languages Act—and I was on the committee with Grace MacInnis; some of you may remember her. Anyway, she brought in a grocery store and asked the questions. In any case . . .

Some hon. members: Oh, oh!

An hon. member: Did she ask them in French?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, gentlemen, you say that 80% of your traffic by truck and Mr. Ouellet and others have referred to this whole multiplicity of jurisdictions, which I have always thought was a mistake on interprovincial and international trucking or any other kind of transportation. The feds have to take the responsibility and exercise the authority they have under our constitution, and we probably agree on that score. But I kind of gave up 20 years ago on getting 12 other jurisdictions to agree on anything.

• 1745

However, will the efforts already being made by the trucking industry and the railroads on intermodal transportation not help in terms of your being able to move goods, whether it is in a small trailer or a big trailer? You know, you gather it and then move it by rail a long distance. Do you think this is going to be a feature, with or without this legislation? It is something the railroads, the truckers, and a lot of shippers are already working on. Do you foresee this being a substantial improvement in your situation to various parts of the country?

Mr. Probst: Intermodal transportation is now a fact. I mean, it is not a coming event; it is a here-and-now event, and it is a technological advance. It is a benefit; there is no question about it.

I do not think it matters whether we have Bill C-18 or Bill C-19. We do have intermodal transportation and we will

[Translation]

ces, le gouvernement fédéral pourrait récupérer ses pouvoirs et imposer des normes nationales.

M. Probst: En fait, il nous est déjà arrivé de suggérer cette solution en dernier ressort . . . mais cela remonte à plusieurs années. Nous sommes conscients du problème depuis trois ou quatre ans et nous aimerions que ça bouge. La situation actuelle ne profite à personne, ni aux expéditeurs, ni aux sociétés de transport, tout le monde y perd à cause du manque de stabilité. Nous voudrions que ça bouge.

M. Ouellet: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, bienvenue à nouveau parmi nous. La dernière fois que votre association a comparu devant nous, c'était en 1972, si je ne m'abuse, pour le projet de loi sur l'emballage et l'étiquetage, puis le système métrique . . . oh, et bien entendu la Loi sur les langues officielles—et je faisais partie du comité avec Grace MacInnis; certains d'entre vous se souviennent d'elle. Quoi qu'il en soit, c'est elle qui a commencé à parler d'épicerie et a posé des questions. Bref . . .

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Est-ce qu'elle a posé ces questions en français?

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs, vous dites que 80 p. 100 de vos marchandises sont acheminées par camion et M. Ouellet, entre autres, a parlé de tous les règlements différents que vous deviez respecter, situation que j'ai toujours trouvée déplorable lorsqu'il s'agit de camionnage interprovincial ou international, ou d'un autre mode de transport. Le gouvernement fédéral a la responsabilité et doit l'exercer aux termes de notre constitution. Nous sommes probablement d'accord sur ce point. Mais il y a vingt ans que j'ai renoncé à obtenir que les douze provinces et territoires soient d'accord sur quoi que ce soit.

Mais les efforts déjà déployés par l'industrie du camionnage et par les chemins de fer pour l'établissement d'un système de transport intermodal ne devraient-ils pas faciliter le transport des marchandises, que vous ayez recours à une petite remorque ou à un gros camion-remorque? Et ensuite, les marchandises sont acheminées sur de plus longues distances par voie ferrée. Que la loi soit adoptée ou non, cela aura-t-il des répercussions? Les chemins de fer, les camionneurs et un grand nombre d'expéditeurs se sont déjà mis à pied d'oeuvre. Pensez-vous que leurs efforts permettront d'améliorer sensiblement la situation dans les diverses régions du pays?

M. Probst: Le transport intermodal existe désormais. Ce n'est pas quelque chose que l'on attend. C'est quelque chose qui est déjà en place, c'est un progrès technologique. Et cela représente un avantage, sans l'ombre d'un doute.

Je ne pense pas que les projets de loi C-18 et C-19 y changent quelque chose. Nous avons un système de transport intermodal et nous n'avons pas l'intention de le perdre. Je ne

[*Texte*]

continue to have it. I do not think it is really a key issue one way or the other. We just take it for granted. It is there.

We would like to make sure that the railroads who compete not only supply intermodal transportation, but supply it in competition with trucking, and also that they compete with each other in the development of that service, which is not necessarily the case now.

Mr. Benjamin: With respect to confidential contracts—I do not know you are going to get it anyway, but that is another story.

I am not a constitutional lawyer; in fact, I am not a lawyer at all, thank goodness.

Is it not correct that within the borders of any province or territory on things such as speed limits, load limits and a few other more minor details, the provinces have the constitutional authority... ? It does not matter whether it is Manitoba today, because it could be another province or another territory tomorrow. Does or does not the memorandum of understanding, as between all these jurisdictions and the federal government, provide for a uniformity in all of these areas, including load limits, speed limits, etc., or are they left out of the memorandum of understanding?

Mr. Probst: My understanding is that the thrust is toward a common set of rules for all the provinces.

Mr. Benjamin: All right. Then you are worrying for nothing in that case, provided they all stick to it.

Mr. Probst: We have to start.

Mr. Benjamin: Oh, yes.

Mr. Probst: That is the point.

Mr. Benjamin: This is my final point. You were talking about gypsies and insurance rates, and I think you are perfectly right. One of the reasons for your substantial increase in the insurance rates is that the inners and outers and fly-by-nighters, the ease of exit and entry, which you support... I am wondering how you could have it both ways. From what we have heard about what is now occurring in the trucking industry... California, Tennessee, Connecticut—and I do not doubt there are other places because each state, under its constitution, can regulate and do what it bloody well likes, no matter what the federal law says.

In the area of safety would you agree—and I appreciate that you will not take a back seat to anybody in having safety standards and laws bloody well enforced, but we are told that there is a two- to three-year lag between when this takes effect and when all the other things respecting safety codes and legislation, properly staffed inspections, etc., will take effect. We have been told by some... you know, the legitimate, reputable truckers to set the standards, get inspectors out there, and go right into their shops before we do anything else. We have been told—and I happen to think this myself—that we have the cart before the horse. Would you not agree that all the matters relating to safety, maintenance, inspections and whatnot should be in place before this legislation goes into effect? You are going to have all your gypsies and whatnot

[*Traduction*]

pense pas que ce soit ce système qui soit en jeu. Nous l'avons et nous le prenons pour acquis.

Nous aimerions nous assurer que les chemins de fer non seulement assurent le système de transport intermodal mais le fassent en concurrence avec l'industrie du camionnage. En outre, ils devraient se faire concurrence, entre eux pour l'établissement de ce service, ce qui n'est pas nécessairement le cas aujourd'hui.

M. Benjamin: Pour ce qui est des contrats confidentiels—je ne sais pas si vous les aurez ou non, mais ceci est une autre histoire.

Je ne suis pas un spécialiste de la Constitution; en fait, Dieu m'en préserve, je ne suis même pas avocat.

N'est-il pas vrai que les provinces sont responsables au sein de leurs frontières de règlements comme les limites de vitesse, le poids maximum et quelques autres détails semblables? Peu importe qu'on parle du Manitoba aujourd'hui; demain on pourrait parler d'une autre province ou d'un territoire. Est-ce que le protocole d'entente mentionne ce genre de détail et prévoit l'uniformité, comme c'est le cas dans tous les accords entre le fédéral et les provinces?

M. Probst: Je pense qu'il contient un ensemble de règles communes à toutes les provinces.

M. Benjamin: Bon. Dans ce cas-là, si l'on respecte le mémoire, vous n'avez pas lieu de vous inquiéter.

M. Probst: Oh, si.

M. Benjamin: Ah oui?

M. Probst: Oui.

M. Benjamin: Mon dernier point. Vous parlez des pirates et des taux d'assurance et vous avez parfaitement raison, à mon avis. La raison pour laquelle le prix de votre assurance est monté en flèche, c'est parce que cette flexibilité d'entrée et de sortie que vous approuvez, a permis à un grand nombre de compagnies à la cloche de bois... Je me demande si vous pouvez gagner sur tous les tableaux. D'après ce que j'ai entendu dire de l'industrie du camionnage... en Californie, au Tennessee, au Connecticut—et ailleurs j'en suis sûr parce que chaque État, en vertu de la Constitution, peut réglementer ce que bon lui semble, quelle que soit la teneur des lois fédérales.

Côté sécurité, pensez-vous—et je sais que vous êtes un des premiers à recommander des normes de sécurité qui soient effectivement respectées, mais on nous dit que cela prend deux ou trois ans avant que la loi ne soit mise en application eu égard aux codes de sécurité, aux inspections en bonne et due forme, etc. D'aucuns nous ont dit—vous savez, les compagnies de camionnage réputées, authentiques—d'avoir des normes, de placer des inspecteurs et de procéder à des examens avant toute autre chose. On nous a reproché d'avoir mis les boeufs avant la charrue, et je suis de cet avis moi-même. Ne pensez-vous pas que l'on devrait régler toutes ces questions de sécurité, d'entretien et d'inspection, etc., avant que la loi n'entre en vigueur? Autrement, vos pirates vont continuer à mettre la paille encore pendant deux ou trois ans, vos primes

[Text]

over the next two or three years messing it up; your insurance rates are going to go up; your accident rate is going to go up; your bankruptcies are going to go up. Is this not a concern to your association?

Mr. Probst: I think your concern is exaggerated, and I will you why. In Ontario, at least, the CVOR legislation has been developed for a year and a half. They are really just waiting for the bill to pass. They have the legislation there, and they can enforce it almost instantly.

• 1750

Mr. Benjamin: They are supposed to be understaffed.

Mr. Probst: The staffing is something we obviously cannot guarantee; this is not something we control. But the ability legally to implement a safe program is there, and the CVOR program will do it. It does not guarantee anything; it pinpoints responsibility. You just do not disappear; you do not run over somebody and leave and have nobody accountable. You have accountability. I think it will solve the problem, I really do. And so do the truckers; they think it will too.

Mr. Benjamin: But you do not hire inspectors and enforcement and those people off the shelf or go down to the Manpower office. Do you not need a couple or three years to get all that in place?

Mr. Probst: At least as the legislation is proposed, we are talking about a sunset arrangement of three years here too. I mean, there is delay in the implementation of the fit, willing, and able to protect the trucking industry and allow it time to adjust. If we had our druthers, you know, we would want it tomorrow afternoon, but we recognize that is reasonable; it is a reasonable sort of request to make. I think they go hand in hand; I do not think you put in one and then some day maybe you do another, because that will get us back into the world of about 20 years ago, when there was no competition in the trucking business. What we need is to move forward on all the fronts at once—all the fronts, not just one, but all of them.

Mr. Benjamin: Your trucking industry that you rely on for 80% of your traffic, they tell us—the truckers from the different provinces as well as the national association, which we will be hearing from in a day or two—that they are faced with penalties or laws and what not down there for Canadian truckers that American truckers will not be faced with up here, that we do not have an equivalent kind of regulations or whatever by provinces or the national government. Would you think we should have some kind of provision in the legislation that where there is no reciprocity or an equivalency of access that there is sort of a safety net, or whatever you want to call it, that the regulatory authority, the NTA, would be able to move quickly and say all right, here is how you are treating our truckers down there, so we are going to treat your truckers up here exactly the same way? Do you not think there should be something in these bills to do that?

Mr. Irwin: I think under the deregulatory environment in the U.S. it has allowed Canadian carriers, at least . . . I have to take you down to southwestern Ontario, where the sun shines most of time and where it has been spring for a month or so.

[Translation]

d'assurance vont monter, vous aurez plus d'accidents et plus de faillites. Est-ce que cela ne vous inquiète pas?

M. Probst: Je pense que vos craintes sont exagérées. Je m'explique. En Ontario du moins, cela fait un an que l'on a mis sur pied le projet de loi sur le CVOR. Ils attendent en fait l'adoption du projet de loi. Il est prêt, mais on ne peut pas le mettre en oeuvre immédiatement.

M. Benjamin: Je suppose qu'ils manquent de personnel.

M. Probst: Il n'y a rien qu'on puisse y faire; ce n'est pas de notre ressort. Mais ils ont déjà ce programme CVOR et la possibilité, légalement, de mettre en oeuvre un programme de sécurité. Ça ne garantit rien du tout. Ça montre simplement qui est responsable. Il faut que quelqu'un soit responsable. On ne peut pas se permettre d'écraser quelqu'un et de disparaître ensuite. Je pense que ce programme résoudra vraiment le problème et les camionneurs sont eux aussi de cet avis.

M. Benjamin: Ce n'est pas vous qui engagez les inspecteurs et les responsables de l'application. Vous ne vous adressez pas non plus au Bureau de main-d'oeuvre. Avez-vous vraiment besoin de deux ou trois ans pour que tout cela soit en place?

M. Probst: Vu le libellé actuel de la loi, cela prendrait environ trois ans. Cela prend un certain temps avant de faire les tests d'aptitude et de pouvoir protéger l'industrie du camionnage et lui permettre de s'ajuster. Évidemment, on préférerait que tout soit en place demain, mais ce n'est pas raisonnable de faire des demandes de ce genre. On ne peut pas procéder de façon fragmentaire, sinon on risque de revenir 20 ans en arrière, époque où il n'y avait aucune concurrence dans l'industrie du camionnage. Il faut avancer sur tous les fronts en même temps, pas un, mais tous.

M. Benjamin: Vous dépendez à 80 p. 100 de l'industrie du camionnage. Ces camionneurs—les camionneurs des diverses provinces tout comme les porte-parole de l'Association nationale, que nous allons entendre d'ici un jour ou deux—nous disent qu'ils doivent respecter toutes sortes de lois et règlements et qu'ils sont soumis à toutes sortes de pénalisations et que cela n'existerait pas pour leurs homologues américains exerçant leurs activités au Canada. Pensez-vous que l'on devrait prévoir dans la loi que, si nos camionneurs n'ont pas la même facilité d'accès ou ne jouissent pas d'un accord de réciprocité, l'Office pourrait intervenir et dire au gouvernement américain que ses camionneurs n'auront pas de traitement de faveur non plus? Pensez-vous qu'on pourrait inclure une disposition de ce genre dans ce projet de loi?

M. Irwin: Après la déréglementation, les États-Unis ont permis aux transporteurs canadiens, du moins . . . Je dois vous ramener au sud-ouest de l'Ontario, où il fait soleil la plupart du temps et où nous sommes déjà au printemps depuis un mois.

[Texte]

As you know, that is Essex County, and that is near Windsor, which is a border town. Now, several small carriers in that area, relatively small carriers five or six years ago, just companies that we did business with, and we knew a little about them because we are a small town and we know people down there . . . You know who you do business with; they are not strangers. These two small carriers, because of that deregulatory environment in the U.S., saw an opportunity to get into the United States. So they went and got authorities here and there. Now what we have is two large companies that have built new terminals in Windsor. They were only 30 miles from Windsor anyway, but they have built new terminals in Windsor and they have become solid economic entities because of the U.S. deregulatory atmosphere.

Mr. Benjamin: But a number of states are already making moves to place restrictions. Some of them were even using the rate mechanism in California in order to nail them on these other things. All I am asking you is do you not think we should have some kind of provision in this legislation that allows our regulatory agency, to use a terrible word, countervail? That is all I am asking.

Mr. Probst: Within the provincial jurisdiction as it currently stands—and in all the proposals I have heard of there are licensing provisions—while they are not written down in the code, I think the underlying implication is that if there were unfavourable treatment provided to Canadian truckers it could be reciprocated pretty easily without any laws at all, just simply do not issue the licence.

The Chairman: Thanks you very much, Mr. Probst. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: There are two points I would like to deal with. The first one is in connection with your desire for greater weights. You hoped to have 80,000 pounds, and I suppose that is based on the 18,000-pound axle loading.

• 1755

In Alberta several years ago we worked with Safeways to develop a triple-trailer operation, and that can still be seen on our highways. I wonder why that has not spread to the other provinces; we have shown that it was completely safe. As a matter of fact, we made a movie of it and we showed it at the Canadian Good Roads Association. Would you like to comment on that?

Mr. Croxall: We have developed what we call a pup train, two 26-footers, and it runs from Ontario to Manitoba every week on a 70,000 lb. load. But it is twice as long to load it and twice as long to unload it—you have to back one end in and take the other off, and vice-versa. It is also very costly. The equipment is special equipment—very light aluminum frames and moving front wheels and back wheels on the trailer so that you can spread the level across the highway. It has worked very well, but it is expensive and time-consuming.

[Traduction]

environ. Je veux parler du comté d'Essex, près de Windsor qui est une ville frontrière. Il existe plusieurs petits transporteurs dans cette région, qui étaient relativement petits il y a cinq ou six ans, des compagnies avec qui nous faisons affaire, et je les connais un peu parce que c'est une petite ville et qu'on se connaît entre nous . . . Vous ne faites pas affaire avec des étrangers, mais avec des gens que vous connaissez. Bref, à cause de la déréglementation qui s'était faite aux États-Unis, ces deux petits transporteurs ont vu la possibilité de faire affaire aux États-Unis. Ils se sont donc adressés aux autorités. Or, il y a deux grosses compagnies qui ont construit de nouveaux terminaux à Windsor. Ils se trouvent à 30 milles de Windsor, mais leurs terminaux se trouvent à Windsor même. Ces deux compagnies se sont solidement implantées à cause de la déréglementation américaine.

M. Benjamin: Mais il y a déjà un certain nombre d'États qui imposent des restrictions. Certains d'entre eux, comme la Californie, ont même recours à l'établissement d'un tarif spécial. Tout ce que je vous demande, c'est si vous entendez prévoir dans la loi un mécanisme qui permette à notre office de réglementation d'user, si j'ose dire, de représailles. C'est tout ce que je vous demande.

M. Probst: Toutes les propositions que j'ai entendu mentionner parlent de dispositions relatives à l'octroi de licences et, dans la situation actuelle, même si ce n'est pas précisé dans le code, il est sous-entendu que, si les camionneurs canadiens sont traités de façon défavorable, il serait très facile de traiter de la même manière les camionneurs américains sans avoir besoin d'une loi. On pourrait simplement leur refuser la licence.

Le président: Merci bien, monsieur Probst. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Il y a deux choses dont j'aimerais parler. Tout d'abord, j'aimerais parler du poids utile, que vous souhaitez plus élevé. Vous espérez qu'on vous accorde 80,000 livres, et vous avez fait vos calculs en fonction de 18,000 livres par essieu probablement.

Il y a plusieurs années, nous avons collaboré avec la Safeways en Alberta pour mettre au point des camions à triple remorque qui sillonnent encore aujourd'hui nos autoroutes. Je me demande pourquoi ces camions ne sont pas devenus populaires dans les autres provinces alors que nous avons prouvé qu'ils étaient sans danger. De fait, nous avons même fait un film que nous avons montré à la *Canadian Good Roads Association*. J'aimerais votre réaction.

M. Croxall: Nous avons ce qu'on appelle un train de routier, avec deux remorques de 26 pieds de long, et qui assure chaque semaine le parcours Ontario-Manitoba avec une charge utile de 70,000 livres. Par contre, cela prend deux fois plus de temps pour le charger et pour le décharger car il faut procéder remorque par remorque, ce qui est très coûteux. En outre, il s'agit d'un équipement très spécial, une tubulure très légère en aluminium et les roues avant et arrière de la remorque sont ajustables. C'est un très bon attelage, mais qui est coûteux en termes de temps et d'argent.

[Text]

Mr. Taylor: But it also saves money for the consumer.

Mr. Croxall: Certainly the quad equipment that we use down east—we go 80,000 anywhere down east on quad equipment—is the same thing and a lot cheaper.

Mr. Taylor: The next point is somewhat the same. At the present time if a private trucker, or one of your own trucks, wants to operate across the country, you have to have hearings in each of the provinces, and if you have to deal with competition, these hearings cost. Lawyers and accountants and so on can run up to maybe \$10,000, \$15,000, and that all has to be added on to the consumer.

Under this legislation we are hoping that at least there will be not more than one hearing, or if there is going to be hearings that it will be not ten to go across the country. In other words, develop a nation instead of ten baltic states.

However, that does involve the matter of weights, and it is certainly my desire that when this legislation and the safety code comes up there is input to the point where you can be flexible on rates across the country, because there is not much advantage in Ontario having 80,000 lbs. if Manitoba and Quebec have 40,000 lbs. That uniformity is very, very essential. I am hoping that when the safety code does come up it will involve that particular item, and I suppose that is what you are working for as well.

Mr. Croxall: Yes, that is correct.

Mr. Taylor: Those are the only two points I have in mind.

The Chairman: Thank you very much Mr. Taylor and Mr. Jarvis. I want to thank you and your colleagues for appearing. We have your brief and it will be part of the record and be assessed by our consultants.

Just as we conclude here, how much of your trucking is in-house and how much is for-hire? I did not know if you said that—

Mr. Probst: You want to know exactly how much is private and how much is public?

The Chairman: Yes.

Mr. Probst: We do not know exactly. We guess that 15% to 20% is private. We are not sure of that number, though.

The Chairman: I thought you were going to say something about subsection 144(5), the intermodal subclause.

Mr. Probst: We would support the pulp and paper position on clause 144.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for coming with some very practical experience in a very vital industry of the country.

This committee stands adjourned until 7 p.m.

[Translation]

M. Taylor: Il est économique pour le consommateur.

M. Croxall: Le genre d'attelage routier qu'on utilise dans l'Est est aussi bon et coûte bien moins cher—et le poids utile dans l'Est avec ce genre d'attelage est de 80,000 livres partout.

M. Taylor: Mon deuxième point est à peine différent. À l'heure actuelle, si un camionneur individuel, ou l'un des camionneurs de votre association, veut l'autorisation de parcourir tout le Canada, il faut tenir des audiences dans chacune des provinces. Or ces audiences sont coûteuses et on doit faire face à la concurrence. Les honoraires d'avocats et de comptables montent facilement à 10,000\$ et même à 15,000\$, ce qui fait monter les coûts pour les consommateurs.

Avec cette nouvelle loi, nous espérons qu'une seule audience suffira ou que, s'il en faut plus d'une, il n'en faudra tout de même pas 10 si l'on veut parcourir tout le Canada. En d'autres termes, au lieu d'avoir 10 États baltes, nous voulons avoir un seul pays.

Reste tout de même la question du poids utile. J'espère que, lorsque la loi sera promulguée et que nous aurons en place un code de sécurité, on pourra rester flexible sur l'établissement des tarifs, mais ça ne rapporte rien d'avoir un poids utile maximum de 80,000 livres en Ontario et de 40,000 livres au Manitoba et au Québec. L'uniformité s'impose. J'espère que le code de la sécurité réglera ce problème particulier, et vous devez le souhaiter également.

M. Croxall: En effet.

M. Taylor: Je n'ai rien d'autre à dire.

Le président: Merci bien, messieurs Taylor et Jarvis. J'aimerais vous remercier et remercier vos collaborateurs d'avoir comparu. Votre mémoire sera inscrit au compte rendu et sera étudié par nos experts.

Avant de lever la séance, j'aimerais savoir quel pourcentage de camions vous louez et quel pourcentage vous utilisez pour vos propres fins. Je ne sais pas si vous avez dit que...

M. Probst: Vous voulez dire quel est le pourcentage d'utilisation privée et le pourcentage d'utilisation publique?

Le président: Oui.

M. Probst: Je ne sais pas exactement. Je pense que de 15 à 20 p. 100 de nos activités sont pour notre propre compte, mais je ne peux pas vous l'affirmer.

Le président: Je pensais que vous alliez me dire quelque chose en me citant l'article 144(5), l'article relatif au transport intermodal.

M. Probst: Pour l'article 144, nous approuvons la recommandation de l'industrie des pâtes et papier.

Le président: Merci bien, messieurs, de nous avoir fait profiter de votre expérience pratique dans un secteur crucial de notre économie.

La séance est levée et nous reprendrons nos travaux à 19 heures.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order. You and I have had a telephone conversation—

The Chairman: I know what your point of order is and I am not going to discuss it until Mr. Ouellet is here, because he is very much a part of it too. That is the whole reason—

Mr. Benjamin: Well, it has to do with the witnesses we are hearing.

The Chairman: The committee stands adjourned until 7 p.m.

EVENING SITTING

• 1906

The Vice-Chairman: Gentlemen, with the power invested in the vice-chairman of this committee, we will call before us BOOST, Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics. We also have from ARCH, Mr. David Baker; and from the Ontario March of Dimes, Larry Wigel and Angelo Nikias, president. We welcome you before the committee. We ask if you could give us an overview of your brief. The shorter you are in your briefs, the more questions you receive.

Mr. A. Nikias (President, Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics): I am going to heed your advice and be very brief so we can have some dialogue.

The Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics is a provincially incorporated group consisting primarily of blind and visually-impaired individuals and other concerned people. We are all united by our common desire to achieve the socio-economic integration of blind people and people with disabilities more generally.

We have done a lot of advocacy over the 12 years we have been in existence, and we have identified problems and proposed solutions. In all those efforts government and Parliament, whether it is at the provincial or the federal level, have been central to our approach. We believe that the government is in an especially advantageous position to improve social progress in this country. We have always argued that and will continue to.

I want to say a few words about the importance of transportation. I think this country is so large that without a good transportation system the very nature of the country would be threatened. That is why Canada has invested so much national energy and resources in the development and maintenance of the transportation system. It would be unacceptable that persons with disabilities might be excluded from this system. So the transportation and the role of the disabled in the transportation system is very important. There has been some progress in this area. To some extent, this progress has been due to policy changes and initiatives and also to initiatives that have been taken at the level of regulatory process.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, rappel au Règlement. Nous avons eu tous les deux des conversations téléphoniques...

Le président: Je sais en quoi consiste votre rappel au Règlement, mais je n'en discuterai pas en l'absence de M. Ouellet, qui est concerné. C'est d'ailleurs la raison...

M. Benjamin: Cela concerne les témoins que nous entendons.

Le président: Nous reprenons nos travaux à 19 heures.

SÉANCE DU SOIR

Le vice-président: Le vice-président de ce Comité va user de ses prérogatives pour appeler à comparaître BOOST, *Blind Organization of Ontario with Self-help Tactics*. Nous avons également pour témoins M. David Baker, de l'Association ARCH et MM. Larry Wigel et Angelo Nikias, de la *Ontario March of Dimes*. Nous vous souhaitons la bienvenue au Comité. Nous vous demanderons de bien vouloir nous résumer votre mémoire, et plus ce résumé sera bref, plus nous aurons la possibilité de vous poser des questions.

M. A. Nikias (président, *Blind Organization of Ontario with Self-help Tactics*): Je vais suivre votre conseil et faire un résumé très rapide, afin que nous puissions ensuite avoir une sorte de dialogue.

L'organisation que je représente, la *Blind Organization of Ontario with Self-help Tactics* est constituée en société d'après la loi de la province et groupe essentiellement des aveugles, des mal-voyants et des personnes qui s'intéressent à ces questions. Nous sommes tous unis dans un même effort d'intégration socio-économique des aveugles et, d'une façon plus générale, des gens qui sont affligés d'infirmités.

Dans les douze années de notre existence, nous avons fait un grand travail de promotion de notre cause, nous avons cerné les problèmes et proposé des solutions. Tous nos efforts ont essentiellement visé le gouvernement et le Parlement, aux niveaux provincial et fédéral. Nous avons toujours considéré que le gouvernement était exceptionnellement bien placé pour encourager le progrès social notre pays.

Je voudrais évoquer en quelques mots l'importance des transports. Notre pays est si vaste que, sans un réseau de transport bien organisé, c'est sa nature même qui serait remise en cause. C'est pourquoi le Canada a investi tant d'énergie et de ressources à l'expansion et à l'entretien d'un système de transport. Il serait scandaleux que des gens atteints d'infirmités soient exclus de ce système de sorte que la place réservée aux infirmes dans le système de transport est très importante. Certains progrès ont été réalisés, progrès dus, dans une certaine mesure, aux changements intervenus dans les règlements et aux initiatives de ceux qui ont le pouvoir de réglementation.

[Text]

Disabled Canadians have high expectations, and that is to some extent due to the inclusion of the handicapped in the Charter of Rights and Freedoms. So it is important that the Canadian Charter of Rights and Freedoms, in our opinion, be respected in practice when policy and programs and projects are worked out.

• 1910

I guess I am going to skip over my brief, which you have and you can refer to. By way of conclusion, I am just going to say that there have been numerous government reports and parliamentary reports and other reports and studies documenting the problems and suggesting solutions. We have also had the declaration on the Decade of Disabled Persons by the Prime Minister. We had, with respect to transportation, the release of a document called *Policy on Transportation of Disabled Persons*.

After all this, we find the proposed National Transportation Act to be disappointing in the sense that not only does it not seem to us to be taking any progressive initiatives for the future, but in fact, as experts and legal opinions indicate, it may actually threaten to some extent the already achieved victories. So in that sense, we hope and we appeal to you to amend the National Transportation Act to effect certain changes which my group has condensed in five recommendations.

The first of the five recommendations is that the proposed National Transportation Act be amended to require unambiguously and in strong language that all federally-regulated transportation carriers provide access for people with disabilities.

The second recommendation is that a comprehensive accessibility set of standards be developed and included under modal legislation.

Our third recommendation is that Bill C-18 be amended to provide the proposed National Transportation Agency similar powers of enforcement with respect to access for people with disabilities as are presently available to the Canadian Transportation Commission.

The fourth recommendation is that all presently available favourable measures concerning access for people with disabilities be legislatively safeguarded.

And the final proposed recommendation is that the federal government attach a condition of access to all federal grants, subsidies, etc., received by public or private transportation operators.

In summary, this is our presentation and I would be happy to discuss some of these issues with you later. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Nikias. I wonder if Mr. Baker or Mr. Wigle would have other commentaries before we go to questioning.

Mr. Larry Wigle (Board of Directors, Ontario March of Dimes): I am not going to dwell on our brief, either. We did

[Translation]

Les infirmes du Canada attendent beaucoup de l'avenir, ce qui tient, dans une certaine mesure, au fait que leurs droits figurent maintenant dans la Charte des droits et libertés. Il est donc important de tenir compte, dans la pratique, de la Charte canadienne des droits et libertés lorsque des politiques et des programmes sont mis en place.

Puisque notre mémoire vous a été remis, et que vous pouvez le consulter, je ne m'y attarderai donc pas et je dirai simplement en guise de conclusion, qu'un grand nombre de rapports du gouvernement et du Parlement ainsi que d'autres sources ont étudié la question et proposé de solutions. Le Premier ministre a également fait une déclaration sur la Décennie des handicapés et, en ce qui concerne les transports il y a la publication d'un document intitulé *Politique relative au transport des personnes handicapées*.

Mais tout bien considéré, nous avons trouvé décevant le projet de loi nationale concernant les transports, en ce sens, que non seulement nous n'y découvrons aucune nouvelle initiative mais qu'en fait, comme l'ont bien montré les spécialistes et les juristes, il pourrait remettre en cause ce que nous considérons comme des conquêtes. C'est pourquoi nous vous exhortons à modifier la Loi nationale concernant les transports pour effectuer certains changements que l'Association que je représente a condensés en cinq recommandations.

Nous recommandons, dans la première de ces cinq recommandations, d'amender le projet de loi nationale concernant les transports pour exiger en termes clairs et vigoureux que tous les transporteurs sous réglementation fédérale soient tenus de permettre aux gens atteints d'infirmités d'avoir accès à leur moyen de transport.

Nous recommandons en second lieu l'établissement d'une série de normes embrassant la question d'accessibilité, normes qui s'appliqueront à tous les modes de transport.

Nous recommandons, en troisième lieu, d'amender le projet de loi C-18 pour donner à l'Office national des transports, qui doit être créé, les pouvoirs dont dispose actuellement la Commission canadienne des transports pour assurer l'accès des personnes handicapées aux divers moyens de transport.

Nous recommandons, dans la quatrième recommandation, que toutes les mesures qui existent actuellement pour faciliter aux handicapés l'accès aux moyens de transport soient garanties par la loi.

Notre recommandation finale est que toutes les subventions fédérales aux exploitants de moyens de transport privés ou publics soient assorties d'une condition, à savoir l'accès par les handicapés à ces moyens de transport.

Voici donc les grandes lignes de notre mémoire et je serais heureux d'en discuter avec vous. Je vous remercie.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Nikias. J'aimerais savoir si MM. Baker ou Wigle ont quelque chose à ajouter avant que nous commençons à poser des questions.

M. Larry Wigle (Conseil d'administration Ontario March of Dimes): Je ne vais pas non plus m'attarder sur notre

[Texte]

try to present the human side, presented some horrendous examples of some discriminatory impact and some of the things that can happen. Our concern is of course that these hard-fought rights which we have achieved over the recent years, particularly the three areas of self-determination, one person-one fare, and right of access would be lost.

From the positive side, I have seen the effects of regulations. For example, I took a train to Toronto, VIA, got there all right; when I went to come back, I ran into a conductor who proceeded to say that I would require an attendant or I could not get on the train. We had this neat little argument, which eventually involved the station manager in Toronto. I had happened to have read the regulations for some reason a couple of weeks previously; I asked him to bring them out and pointed out to him my right to determine whether or not I was independent on the train and I grabbed the train back to Ottawa.

These are the kinds of things we would really hate to see lost, the kinds of things we would hope the act would cover—that it would give some sort of power to the new agency to regulate the basic criteria for disabled persons.

• 1915

Mr. David Baker (Executive Vice-President, Advocacy Research Centre for the Handicapped): If there are any questions arising out of the Canadian Paraplegic Association brief, I have been asked to address those questions. I am a lawyer with the Advocacy Resource Centre for the Handicapped. I have served as counsel in several cases before the CTC dealing with issues that arise for disabled people.

Very briefly, I would like to highlight the contents of my memorandum. It is the one headed "Advocacy Resource Centre for the Handicapped, Obstacles to Mobility for Disabled Persons". On the first page I try to highlight some of the important decisions made by the Canadian Transport Commission. These are the things that would be immediately lost if Bill C-18 were passed in its present form. These are critical issues for disabled people. Larry mentioned the self-determination issue of one person, one fare. The idea that a disabled person could be required to pay as many as three and a half fares because of a disability is highlighted in the March of Dimes brief.

I have a client with a case presently before the Canadian Transport Commission who travelled with an attendant. Air Canada's physician and my client's physician agreed to the manner in which she would be transported. She started from Ottawa on her way to the Fourth International Conference on Mobility for the Elderly and the Handicapped. At a stop-over in Toronto, she was told by Air Canada staff she would have to be treated as a stretcher case. She was charged an additional

[Traduction]

mémoire. Nous avons essayé de montrer l'aspect humain de la question en donnant quelques exemples particulièrement choquants des conséquences que cette forme de discrimination peut avoir sur les gens. Nous craignons en effet que les droits que nous avons conquis au cours des dernières années et pour lesquels nous nous sommes tant battus, à savoir le droit de voyager seul si nous le décidons, celui de ne payer qu'une place par personne et le droit d'accès aux moyens de transport, ne risquent pas de nous être repris.

Je puis voir combien les règlements avaient eu des effets bénéfiques. C'est ainsi que j'ai pris le train VIA pour Toronto et je suis bien arrivé. Mais au retour, j'ai rencontré un contrôleur qui m'a dit que je ne pouvais monter dans le train sans accompagnateur. Je me suis battu ferme pour mes droits, et on a fini par faire appel au chef de gare de Toronto. J'avais, par hasard, lu le règlement quelques secondes auparavant et je lui ai demandé de l'apporter. Je lui ai montré dans le règlement l'article relatif à mon droit de décider si je pouvais ou non voyager seul en train; c'est ainsi que j'ai pu reprendre le train pour Ottawa.

C'est le genre de droits auxquels nous ne voudrions pour rien au monde renoncer, le genre de questions qui devraient figurer dans la loi, laquelle devrait donner au nouvel organisme les pouvoirs de réglementer les droits élémentaires des handicapés.

M. David Baker (vice-président à l'administration, Advocacy Research Centre for the Handicapped): On m'a demandé de répondre à toutes questions que pourrait soulever dans votre esprit le mémoire de l'Association canadienne des paraplégiques. Je suis moi-même l'avocat de l'*Advocacy Research Centre for the Handicapped*. J'ai conseillé diverses personnes dont les causes avaient été portées devant la CCT et qui concernaient les droits des handicapés.

J'aimerais brièvement vous donner les grandes lignes de mon mémoire intitulé «*Advocacy Research Centre for the Handicapped*, Les obstacles à la mobilité des handicapés». À la première page, j'énumère certains des grands jugements rendus par la Commission canadienne des transports et constituant des victoires pour les personnes handicapées, victoires qui pourraient être perdues du jour au lendemain si le projet de loi C-18 était adopté dans sa forme actuelle. Ce sont toutes des victoires critiques pour les personnes handicapées. M. Wigle a mentionné la décision cruciale selon laquelle les compagnies de transport ne devaient exiger que le prix d'une seule place par personne, qu'elle soit handicapée ou non. Le mémoire de «La marche des 10 sous» mentionne aussi la possibilité que l'on réclame aux personnes handicapées de payer jusqu'à trois fois et demie le prix d'une place.

La Commission canadienne des transports est actuellement en train d'étudier la cause d'une de mes clientes qui a voyagé avec l'aide d'une autre personne. Le médecin d'Air Canada et le médecin de ma cliente s'étaient auparavant tous deux entendus sur la façon dont elle devrait voyager. Par conséquent, elle a pris place à bord d'un avion à Ottawa, pour se rendre à la Quatrième conférence internationale sur la mobilité des personnes âgées et des handicapés. Lorsqu'elle a

[Text]

fare, bumped off her flight, and told she would have to wait for the next flight. I will not go into the consequences of that for her, other than to say they were quite extreme.

Equality of access: People have a right to get on trains. People have a right to get on planes. This is a right that has been created by the Canadian Transport Commission.

The issue of risk: Disabled people are as concerned as all Canadians about the issue of safety. As a group, they have experienced overprotection or paternalism. They would like an expert body to be able to assess the question of safety and not have their right of access interfered with unnecessarily.

Adaptive services: The CTC has established standards in terms of services disabled people can expect when they travel. With deregulation in the United States, virtually none of these rights has been guaranteed. In addition, surcharges have been added for various services disabled people require. A number of very unfortunate consequences for disabled have occurred, to the point where the current administration has indicated it will be introducing regulatory standards for air transportation, despite its commitment to deregulation.

On page 2, I indicate the precise wording of a clause we would ask to have inserted into the legislation. This may be familiar to you, because it was presented by COPOH last Thursday. Essentially, we are asking that the new National Transportation Agency have authority to put some teeth into the policy statement contained in paragraph 3(1)(g) of the bill. It has to do with the removal of undue obstacles to the mobility of all persons, including those persons who are disabled. At this point, there is no mechanism established for enforcing. In recommendation one, we suggest the agency have the authority to determine if something constitutes an undue obstacle to mobility.

• 1920

In recommendation two we acknowledge that accessibility standards may be developed pursuant to modal legislation or other legislation, in which case those standards should prevail. By the way, recommendations one and two are in line with the resolutions passed by the Minister's advisory committee. I believe you heard from Mr. Latham in Edmonton to this effect.

Finally, in recommendation three it is our feeling that the agency must have the authority not only to tell the carrier to stop discriminating or removing people's rights but also to order compensation. If Mr. Wigle had missed his train in Toronto, we would expect that if he had to stay over in a hotel that evening due to VIA's misapplication of those standards,

[Translation]

fait escale à Toronto, le personnel d'Air Canada lui a dit qu'elle devrait être considérée comme une personne en civilie. On lui a donc réclamé une somme supplémentaire, elle s'est vue refuser l'accès à son avion et s'est fait dire d'attendre le vol suivant. Je ne vous parlerai pas des conséquences qu'un tel geste a pu avoir pour elle, sauf pour vous dire qu'elles ont été traumatisantes.

L'égalité d'accès: Tous les gens handicapés ont le droit de monter à bord d'un train ou d'un avion, comme en a décidé la Commission canadienne des transports.

Le risque: Les personnes handicapées s'inquiètent autant que tous les autres Canadiens de leur sécurité. Cependant, dans l'ensemble, elles ont souffert de surprotection et de paternalisme à leur égard. Elles réclament donc d'un groupe d'experts qu'ils évaluent la question de leur sécurité, afin qu'on ne porte pas indûment atteinte à leurs droits d'accès aux modes de transport pour une question de sécurité.

Services adaptés: La CCT a émis des normes régissant les services auxquels peuvent s'attendre les personnes handicapées lorsqu'elles voyagent. Or, la déréglementation aux États-Unis n'a virtuellement garanti aucun de ces droits. En outre, on a exigé des personnes handicapées qu'elles paient des frais supplémentaires pour obtenir les divers services qu'elles attendaient. Cela a donc entraîné de malheureuses difficultés pour de nombreux handicapés, à tel point que le gouvernement américain actuel a indiqué qu'il émettrait des normes de réglementation à l'égard des compagnies de transport aérien, même s'il s'était engagé à les déréglementer.

À la page 2, vous trouverez le libellé d'un article que nous aimerions voir insérer au projet de loi et que vous reconnaîtrez peut-être, étant donné que la COPPH l'a déjà présenté jeudi dernier. Nous demandons essentiellement au projet de loi d'accorder au nouvel Office national des transports toute l'autorité voulue pour qu'il puisse s'assurer de la mise en application de l'énoncé de politique figurant à l'alinéa 3(1)(g) du projet de loi. On y parle de supprimer tous les obstacles qui entravent la mobilité de tous, y compris des handicapés. Or, à ce jour, aucun mécanisme n'est prévu pour cette mise en application. Dans notre première recommandation, nous suggérons de donner à l'office toute l'autorité voulue pour qu'il puisse déterminer ce qui constitue un obstacle indû à leur mobilité.

Dans notre deuxième recommandation, nous reconnaissons que les critères d'accès peuvent être établis en vertu soit d'une loi sur les modes de transport soit de toute autre loi, mais que ces critères devraient prévaloir. Soit dit en passant, nos première et deuxième recommandations sont conformes aux résolutions adoptées par le comité consultatif ministériel. Je pense que M. Latham vous en a parlé à Edmonton.

Enfin, notre troisième recommandation demande de donner à l'Office toute l'autorité voulue pour empêcher le transporteur de faire de la discrimination ou d'enlever aux personnes handicapées leurs droits acquis, et pour l'obliger à dédommager celles-ci. Si M. Wigle avait manqué sa correspondance à Toronto et qu'il avait été obligé de passer la nuit dans un hôtel,

[Texte]

he should be compensated for his hotel bill. Many disabled people run into tremendous expenditures as a result of these kinds of inconveniences, which are the result of misapplication of existing standards.

I will not go into detail with the balance of the paper. Essentially our position is that the effect of Bill C-18 may very well be to remove the hard-won Charter of Rights protection of equal benefit for the law because it will return critical areas of transportation to the private sector, whereas the Charter of Rights applies only to the public sector. We have grave concerns about this. We also make it clear that we do not find the Canadian Human Rights Act to be an acceptable alternative.

In the final two pages, we try to point out the ways in which Bill C-18 seems to be contrary to the national transportation policy of this government. We mention the *Obstacles* report, which was agreed to by all parties, the statement by the Prime Minister upon the occasion of the declaration on the Decade of the Disabled, some strong statements made by the current Minister of Transport with respect to removal of barriers for disabled people, and last but not least, the recommendations made by this committee in its report *Freedom to Move*. Those are our submissions, Mr. Vice-Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. On behalf of the committee I thank you for your brief. We will go to questions. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I want to thank you very much for your combined presentations this evening.

In Thunder Bay this past weekend, for the first time in the province of Ontario as part of the Ontario Winter Games, there was a handicapped component in the snow sports. As a result of this, it was raised with me the question as to whether or not transporters, be they rail or air—and probably more so on the air side—restrict the number of handicapped passengers they will carry on any one flight. Is this true, and to what extent?

Mr. D. Baker: There are restrictions; they are contained in the tariff. But really the basis for the restrictions is related to safety, which is a matter within the jurisdiction of the Minister of Transport presently. Under Bill C-18 it would remain a matter within the jurisdiction of the Minister.

Mr. Angus: What are the restrictions? Is it one per flight, half a dozen per flight? What is the magnitude?

Mr. D. Baker: It is more complicated than this. It is based on some formula developed as a result of American research and it varies depending on the type of aircraft. The smaller aircraft have a smaller number and the jumbo aircraft have significantly higher numbers.

Mr. Angus: For what size of plane would you go from allowing one person to allowing two people?

[Traduction]

tout simplement parce que VIA Rail avait mal interprété les critères, nous nous attendrions à ce qu'il soit dédommagé et à ce qu'on lui rembourse sa chambre d'hôtel. Les erreurs d'interprétation de critères sont souvent cause de nombreux ennuis pour les personnes handicapées, ennuis souvent très coûteux.

Je n'aborderai pas en détail le reste de notre document. Essentiellement, nous maintenons que le projet de loi C-18 pourrait nous faire perdre les victoires durement acquises et la protection prévue dans la Charte des droits—le «même bénéfice de la loi»—en renvoyant la balle au secteur privé, puisque la Charte des droits ne s'applique qu'au secteur public. Nous n'acceptons pas non plus d'avoir recours à la Loi sur les droits de la personne comme solution de rechange.

Dans les deux dernières pages, nous expliquons pourquoi le projet de loi C-18 semble aller à l'encontre de la politique nationale du transport émise par votre gouvernement. Nous parlons du rapport «Obstacles» adopté par tous les partis, de la déclaration du premier ministre au sujet de la Décennie des personnes handicapées, de certaines déclarations très catégoriques du ministre actuel des Transports eu égard à la suppression des obstacles que doivent affronter les personnes handicapées et, enfin, des recommandations émises par votre Comité dans son rapport *Aller sans entraves*. Voilà notre position, monsieur le vice-président.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs. Le Comité vous remercie de vos mémoires. Passons maintenant aux questions. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Messieurs, merci de vos exposés conjoints de ce soir.

Au cours de la fin de semaine dernière, à Thunder Bay, nous avons vu pour la première fois en Ontario les Jeux d'hiver inclure un volet pour les handicapés. Je me suis donc demandé si les transporteurs ferroviaires ou aériens—sans doute plus les transporteurs aériens que les autres—limitaient le nombre de passagers handicapés qu'ils pouvaient transporter par vol. Savez-vous dans quelle mesure c'est le cas?

M. D. Baker: La première limite, c'est le prix du billet. Mais au fond, ces restrictions sont dues aux critères de sécurité qui relèvent du ministre des Transports. Même en vertu du projet de loi C-18, ces questions continuent à relever du ministre.

M. Angus: Quelles sont ces restrictions? Limite-t-on le nombre de handicapés à un par vol, ou à une dizaine par vol? Quel est l'ordre de grandeur?

M. D. Baker: C'est plus complexe que cela. Le chiffre est fixé par une formule à laquelle sont arrivés des chercheurs américains et qui varie selon le type d'appareil. On accepte moins de personnes handicapées à bord d'un petit appareil, et plus à bord d'un gros porteur.

M. Angus: Quel genre d'appareil vous permet de transporter deux personnes handicapées plutôt qu'une?

[Text]

Mr. D. Baker: It is a good question; I probably should know the answer, but I cannot give it to you off the top of my head.

Mr. Angus: I think it would be very relevant for the committee. It leads me to my second question. In the briefs in various ways you say that we should amend the bill to make sure there is no barrier in effect. The reality of this bill in the whole concept is that there will be communities throughout Canada that will only be serviced by so-called commuter airlines. These may vary in size from an 8-seater, perhaps, to a 60-seater. In what way do you suggest we can guarantee access for individuals who may live in those commuter communities, or in terms of the March of Dimes, for example—and I know in terms of northwestern Ontario, where it is a regional office with Terry Bellevance travelling around, as well as other people—getting into the Sioux Lookouts or the Ear Falls or the Atikokans in order to provide the services of the agencies that are given the responsibility to provide support to people with special needs?

• 1925

Mr. D. Baker: You are raising an important issue. There is no question that as it has been interpreted to us the effect of Bill C-18 will, as you say, be to increase the use of smaller aircraft. Smaller aircraft are not as compatible to use by people in wheelchairs; there is no question about that. That is a matter of deep concern for disabled people, there is no question.

Mr. Angus: We agree with you; the whole committee agrees with you. The question is how do we deal with that problem? Is it by requiring that all existing aircraft, if possible, be modified physically in order to allow an independent wheelchair operator, shall we say, to be able to go from a lift platform not only into the cabin, but into either a space or into a stationary seat that is appropriate for their needs? Or is it a requirement that upon demand an individual may require the airline to bring in an aircraft of an appropriate size that would allow that access? Or is there another alternative?

Mr. D. Baker: I think the point disabled people would want to make is first that it would require an expert tribunal to assess all the factors that are involved in making those kinds of balancings between what we would say is the right of disabled people to have access and the economic realities. It is not the kind of thing that other bodies would perhaps be capable of doing.

The second point is I am not sure how productive it would be for us to get drawn into how it might be done, other than to say that it can be done in such a way as to be sensitive to the fiscal realities, whatever they may be. So if it means that a standard is established that says the next generation of aircraft will be, then they will be. If it is within the realm of possibility to schedule aircraft with special circumstances, that would have to be assessed, I would suggest. It is very difficult to lay down a rule on something where we know that the cost implications are significant.

[Translation]

M. D. Baker: Bonne question; je devrais sans doute pouvoir vous répondre, mais je ne peux le faire ainsi à brûle-pourpoint.

M. Angus: C'est important pour notre Comité de le savoir. Voici maintenant ma deuxième question. Vos mémoires nous demandent de modifier le projet de loi pour faire en sorte qu'il ne reste aucun obstacle. Le projet de loi ne peut rien contre le fait que certaines localités du Canada ne seront desservies que par des transporteurs aériens assurant des services de navette avec des avions de 8 à 60 places chacun. D'après vous, comment garantir à ceux qui habitent ces localités ou, comme le dit le mémoire de la Marche des dix sous, à ceux qui veulent aller à Sioux Lookouts, à Ear Falls ou dans les Atikokans, qu'ils puissent se déplacer—je sais que Terry Bellevance du bureau régional du nord-est de l'Ontario voyage beaucoup, comme d'autres—et comment faire en sorte que les organismes qui doivent fournir des services à des personnes qui ont des besoins spéciaux le fassent?

M. D. Baker: C'est une question importante. Il ne fait pas de doute que, d'après la façon dont nous interprétons le projet de loi C-18, il faudra utiliser de plus en plus de petits appareils pour desservir ces localités. Or, ces petits appareils ne sont certes pas aussi pratiques pour ceux qui se déplacent en chaise roulante. Vous comprenez à quel point cela peut inquiéter les personnes handicapées.

M. Angus: Nous sommes tous d'accord avec vous. Mais comment régler ce problème? En exigeant que tous les appareils actuels soient modifiés dans la mesure du possible pour que une personne handicapée indépendante mais en chaise roulante puisse être transportée d'une plate-forme d'élévation à la cabine, puis qu'elle puisse s'installer dans un espace libre ou dans un siège d'avion, si cela répond à ses besoins? Ou bien suffit-il qu'une personne handicapée l'exige pour qu'une compagnie aérienne fasse venir un appareil suffisamment grand pour qu'elle puisse y avoir accès? Y a-t-il une autre solution?

M. D. Baker: En fait, les personnes handicapées demandent qu'un tribunal d'experts évalue tous les facteurs en jeu avant que l'on puisse tracer la ligne entre les droits d'accès aux moyens de transport des personnes handicapées, d'une part, et les réalités économiques, d'autre part. Nous ne pensons pas que d'autres instances soient en mesure de la faire.

Deuxièmement, cela ne servira pas à grand-chose pour nous de discuter des façons d'y arriver; nous estimons néanmoins qu'il est possible de prendre une décision en tenant compte raisonnablement de la conjoncture économique quelle que soit. S'il faut pour cela déterminer que tous les appareils de la prochaine génération devront être équipés pour recevoir des personnes handicapées, qu'il en soit ainsi. S'il était possible de prévoir des vols à dates fixes pour les personnes qui ont des besoins spéciaux—qu'il faudrait évidemment évaluer—ce serait une possibilité. Il est très difficile pour nous d'exiger une règle, puisque nous sommes très conscients de ce que cela signifie du point de vue économique.

[Texte]

Most of the things here on this page one are not matters where there is a significant cost implication, and these have been the first victories. The big issues, as you point out quite rightly, remain. Bill C-18 is not going to make it any easier, because the economics apparently will mean changing technologies.

Mr. Angus: I appreciate your response; I think it is a very, very realistic one, given the situation we are in.

The new national transportation agency is a smaller body than the CTC. It has been suggested by some that it should not solely reflect transporters—in other words, ex-railroaders gone to their own Senate. It has been suggested that it should be a broad range of people—consumers, shippers, transporters, labour. It probably goes without saying that you would recommend that there be somebody with the concerns of people with special needs on there to look after their interests.

• 1930

However, to just follow along on your thought process, is there a need for a permanent subcommittee of the new NTA, which has as its sole responsibility matters dealing with access by people with special needs? Would this be the mechanism? Because you are obviously saying you cannot at this point in time suggest a legislative way. Would putting that vehicle in place, obviously with the power, perhaps taking over some of the powers the CTC has already shown itself willing to take into its responsibilities . . . ?

Mr. Nikias: We have made the suggestion very clearly that the enforcement powers the CTC has used in certain decisions be basically transferred to the new National Transportation Agency, so the answer to the question is absolutely yes.

Mr. Angus: What about the permanent subcommittee or secretariat component?

Mr. Wigle: I agree with Angelo. I think we all agreed that we wanted to see the existing powers transferred to the new agency.

I personally have an automatic reaction when you mention a subcommittee to deal only with matters relating to special needs. I think I am personally getting a little tired of the special status situation, where everything has to be dealt with separately. What we are after is integration. What we are after is equality. Equality means having our rights dealt with in the same way as everyone else's, and we want to see the agency deal with this, not some special group that isolates us.

Mr. Angus: Okay.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I must say, like Mr. Angus, I want to thank you gentlemen for coming, for your brief. We heard some other briefs along our trip and you describe in a very vivid and

[Traduction]

La plupart des victoires que nous avons remportées et qui sont énumérées à la première page n'ont pas coûté cher. Mais vous avez raison de dire que les questions qu'il reste encore à régler sont parmi les plus difficiles. Le projet de loi C-18 ne nous facilitera pas la tâche, puisque la situation économique est telle qu'il faudra sans doute attendre des innovations technologiques.

M. Angus: Merci de votre réponse. Elle me semble très réaliste au vu de la situation actuelle.

Le nouvel office national des transports est une instance plus petite que la CCT. Certains ont dit espérer que le nouvel office ne regrouperait pas uniquement des représentants des transporteurs—autrement dit, des ex-présidents de compagnies ferroviaires nommés à leur propre Sénat. On nous a demandé d'y regrouper des représentants des consommateurs, des expéditeurs, des transporteurs, de la main-d'oeuvre, etc. J'imagine que vous voudriez aussi y voir siéger des gens qui ont à coeur les intérêts de ceux qui ont des besoins particuliers, n'est-ce pas?

Mais, dans le même ordre d'idées, vous semble-t-il nécessaire de mettre sur pied un sous-comité permanent de l'Office national des transports dont l'unique responsabilité serait l'accès aux moyens de transport de ceux qui ont des besoins particuliers? Est-ce que ce serait la solution? Vous avez laissé entendre que la voie législative n'était pas nécessairement la bonne solution. En formant un sous-comité qui aurait les pouvoirs voulus, que lui remettrait peut-être la CCT . . . ?

M. Nikias: Nous avons été très clairs: nous avons demandé que les pouvoirs d'application qui ont autrefois permis à la CCT de rendre certaines décisions soient remis au nouvel Office national des transports. Oui, absolument.

M. Angus: Que dites-vous de l'idée d'un sous-comité ou d'un secrétariat permanent?

M. Wigle: Je suis d'accord avec M. Nikias. Nous souhaitons tous voir les pouvoirs actuellement détenus par la CCT remis au nouvel office.

J'ai presque une réaction viscérale lorsque j'entends parler d'un sous-comité qui ne s'occuperait que des besoins spéciaux. Personnellement, j'en ai assez d'avoir toujours un statut spécial et que l'on considère toujours mes besoins séparément de ceux des autres. Ce que nous cherchons, c'est l'intégration et l'égalité. Autrement dit, nous voulons que nos droits soient mis sur un pied d'égalité avec ceux des autres, et nous voulons que cet Office national des transports considère nos droits comme étant ceux de tous les autres, et non pas comme ceux d'un groupe spécial, ce qui nous isolerait.

M. Angus: Bien.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Tout comme M. Angus, je vous remercie, messieurs, d'avoir comparu et de nous avoir soumis des mémoires. Nous avons entendu d'autres témoignages au cours

[Text]

human dimension the problems of the disabled. I appreciate, Mr. Baker, your brief.

Coming to your brief, since it was the oral presentation primarily, there were two things. The first I asked out west in I guess Edmonton, with Mr. Latham, chairman of the Minister's Advisory Committee on the Disabled. The question I asked there I will also ask you: Has the amendment you have produced here had a chance to go through the ventilation of that committee, and do you intend to put it through that committee?

Mr. Nikias: Yes. Some of the basic amendments included in our presentation here have also been moved at the committee level and I understand that they have been forwarded to the department. I do not know if there has been a response. I am not sure if Mr. Lathan has a response; I do not know of any yet. Again, the answer is yes, we have made these amendments and we have proposed them to the department.

Mr. Nowlan: Thank you. I guess my second and last question, Mr. Baker, is from one lawyer who is not practising to one lawyer who is—and very well, from the quality of your brief. From the bottom of your first page of the Advocacy Resource Centre for the Handicapped brief—and this is a leading question—I gather you feel that the transitional subclause of the bill, 273(7), which from reading I think tries to incorporate all the orders, the edicts, the rules and regulations, and the victories the disabled and other people have won under the CTC that are preserved and continued in the NTA, the new agency... I gather from your brief and your oral presentation to Mr. Angus that you feel subclause 273(7) is not sufficient.

Mr. D. Baker: No, subclause 273(7) merely preserves the decisions of the CTC, which the new National Transportation Agency has the authority to change or amend, so anything outside the jurisdiction of the national transportation authority would not be continued under that subclause. As a result of subclause 35(1), the idea would be to put those issues within the jurisdiction of the new National Transportation Agency and then the existing standards and decisions of the CTC would be continued under subclause 273(7).

• 1935

Mr. Nowlan: I understand about clause 3. Mr. Robichaud is not here tonight, but his cause has been carried by other members who feel that clause is a general section of objectives of the act. The question of regional development gives me concern. So we feel we have made a move forward to at least put that phrase in. Transportation is a key to regional development, but it does not become operational in the sense that the maritime premiers would like.

I can understand your thought about subclause 3(1) in terms of going further than just the objective of the mobility clause there, but I am still not satisfied that the transitional section of subclause 273(7) does not really achieve some of things you desire. This is what we are going to have to study. If

[Translation]

de notre voyage, mais vous venez de décrire de façon très vive et très humaine les problèmes que vous devez affronter. Merci, monsieur Baker, de votre mémoire.

Justement, au sujet de votre mémoire, qui était surtout constitué de votre exposé, deux choses m'ont frappé. Je pense que j'ai posé ma première question à Edmonton, à M. Latham, si je me souviens bien, le président du comité consultatif ministériel sur les personnes handicapées. Je vous pose la même question: est-ce que l'amendement que vous proposez ici a des chances d'être accepté par ce comité, et avez-vous l'intention de le lui soumettre?

M. Nikias: Oui. Certains des amendements de base que nous présentons dans notre mémoire ont déjà été déposés devant le comité, et je crois savoir qu'ils ont été transmis au ministère. Je ne sais pas si ce dernier y a répondu. Je ne sais pas si M. Lathan a reçu une réponse. Je vous répondrai donc par l'affirmative: nous avons déjà proposé au comité et au ministère nos amendements.

M. Nowlan: Merci. Ma deuxième et dernière question, je la pose, moi qui ne pratique plus le droit, à un avocat qui le pratique encore, et fort bien, comme le prouve la qualité de son mémoire. Monsieur Baker, je vous pose peut-être une question insidieuse: d'après ce que je lis au bas de la première page du mémoire de l'ARCH, vous me donnez l'impression que le paragraphe 273(7) des dispositions transitoires qui prévoit le maintien de tous les décrets, ordonnances, règles et règlements pris ou établis par la CCT, de même que le maintien des victoires remportées par les personnes handicapées et d'autres sous le régime de la CCT... D'après votre mémoire et votre réponse à M. Angus, vous ne semblez pas croire que le paragraphe 273(7) suffira pour en garantir le maintien.

M. D. Baker: Non. En effet, le paragraphe 273(7) ne fait que maintenir les décisions de la CCT, décisions que le nouvel Office national des transports peut modifier ou amender à son gré; par conséquent, le paragraphe ne prévoit pas le maintien de ce qui ne relève pas de la compétence de l'Office national des transports. Nous préférierions que, en vertu du paragraphe 35(1), toutes ces questions relèvent du nouvel Office national des transports, ce qui permettrait de maintenir les normes établies par la CCT ainsi que ses décisions, en vertu du paragraphe 273(7).

M. Nowlan: Je comprends ce que vous dites au sujet de l'article 3. Même si M. Robichaud n'est pas ici ce soir, sa cause a été reprise par d'autres membres du comité qui estiment que l'article 3 définit de façon générale les objectifs de la loi. La question du développement régional m'intéresse, et c'est pourquoi nous avons fait inclure une ligne à ce sujet, ce qui nous semble être un progrès. Le transport est des éléments clé du développement régional, même s'il ne l'est pas autant que le voudrait les premiers ministres des Maritimes.

Je comprends que, d'après vous, le paragraphe 3(1) n'aide pas assez loin et ne protège pas suffisamment votre mobilité; mais je me demande toujours si le paragraphe 273(7) du projet de loi ne résout pas certain de vos problèmes. Il faudra vraiment que nous l'étudiions. Si la CCT a pris une ordon-

[Texte]

the CTC gave the order you and some of your group fought for, the intent of that subclause is to carry those hard-won victories into the new National Transportation Agency.

Mr. Latham also raised questions about it, and Mr. Simpson in Winnipeg did too. You have again raised questions about it, so we darn well better look at it very closely.

Mr. D. Baker: I would have to say this is not the time for me to be reading it once again. However, I would say that even if your assumption is the correct one, it would be anomalous to me that decisions based on the situation as of 1987 should be continued and not have a mechanism for enforcing them. It would be like clause 3 in that sense: there is no means of enforcement.

Secondly, circumstances change. In fact, if those were to be continued unto infinity, we may all have occasion to regret that fact due to changes in technology and so on. So I would suggest that if you are correct, and you do not like our subclause 35(1), you may want to look again at subclause 273(7) and think about what the implications would be of having those decisions continued forever.

Mr. Nowlan: Perhaps it is a combination of both.

Mr. D. Baker: We would be very happy to see both.

Mr. Taylor: I believe all these special victories that have been gained by the handicapped have been passed by Order in Council. An Order in Council is alive until it is rescinded. So I cannot see why that would not be carried over into the national agency. I would also suggest that I think it is wiser to have these things done by Order in Council rather than put in the act. If you want to change something, the act comes up maybe once in 10 years, whereas an Order in Council can be made at any time. So I think over the years the handicapped have felt far better having it done by Order in Council rather than as part of an act.

Mr. D. Baker: None of the matters I referred to are dealt with by Order in Council. These are all a direct result of either Canadian Transport Commission decisions or matters that as a result of negotiation between the Canadian Transport Commission and carriers have been included in the tariffs of the carriers. I take your point that the legislation only comes up once in a while.

The point we are making is that we would not like to have the matters we referred to written into stone in the legislation, but rather have the existing decisions of the Canadian Transport Commission continued and vested in the hands of the National Transportation Agency, which would then have the authority to change them as circumstances require on an ongoing basis.

• 1940

I might also say our experience with the CTC in terms of disabled people's rights to complain is that you can make a written complaint; you do not have to appear in person. The

[Traduction]

nance pour laquelle votre groupe s'est battu, ce paragraphe fait en sorte que le nouvel office national des transports est obligé de maintenir ces victoires durement acquises.

Mais je comprends que cela vous inquiète, vous de même que M. Latham et M. Simpson, à Winnipeg. Autrement dit, nous avons intérêt à regarder tout cela de très près.

M. D. Baker: Ce n'est ni le temps ni la place pour relire l'article encore une fois. Cependant, même si vous aviez raison, je comprends mal que des décisions prises en 1987 soient maintenues sans qu'on prévoi un mécanisme quelconque pour les mettre en application. Au fond, cela soulève le même problème qu'avec l'article 3: on ne prévoit aucune mesure d'application.

Ensuite n'oubliez pas que les situations peuvent changer. Si les décisions d'aujourd'hui devaient être maintenues indéfiniment, les innovations technologiques pourraient fort bien nous le faire regretter. Par conséquent, si votre hypothèse de base est la bonne et que vous ne soyez pas d'accord avec notre proposition de paragraphe 35(1), vous voudrez peut-être vous arrêter encore une fois au paragraphe 273(7) et vous demander quelles en seraient les conséquences si les décisions étaient reportées à tout jamais.

M. Nowlan: Peut-être faudrait-il combiner les deux.

M. D. Baker: C'est ce que nous souhaiterions.

M. Taylor: Je crois que toutes les victoires acquises par les personnes handicapées ont été concrétisées par des décrets en conseil. Or, les décrets en conseil sont maintenus tant qu'ils ne sont pas révoqués. Je ne vois donc pas pourquoi ils ne seraient pas respectés par l'Office national des transports. Il me semble aussi beaucoup plus sage de concrétiser des victoires par le biais de décrets en conseil, plutôt que par le biais d'une loi. Modifier des lois, cela n'est possible qu'une fois tous les dix ans, alors que des décrets en conseil, ça se fait n'importe quand. Avec le temps, je pense que les handicapés s'en tireraient beaucoup mieux avec des décrets en conseil plutôt qu'avec des dispositions législatives.

M. D. Baker: Aucune des victoires que j'ai mentionnées n'ont fait l'objet d'un décret en conseil. Elles découlent directement de décisions rendues par la Commission canadienne des transports ou de négociations entre celle-ci et les transporteurs qui ont modifié en conséquence leur tarifs. Mais vous avez raison de dire qu'il est plus difficile de modifier la loi qu'un décret en conseil.

Mais nous ne voudrions pas que nos victoires soient inscrites comme paroles de l'évangile dans la loi; nous préférierions que les décisions de la Commission canadienne des transports soient reprises par l'Office national des transports qui, lui, pourrait les modifier au besoin.

D'ailleurs, d'après ce que nous savons par expérience de la CCT, les personnes handicapées ont le droit de se plaindre par écrit, sans être obligées pour cela de comparaître en personne.

[Text]

hearing process can be a matter of months; you get a decision. It has really been quite a remarkably good process insofar as disabled people have been concerned—the informality of it. I should think it saves everybody a lot of money.

Mr. Taylor: I think everybody on the committee wants to make sure that anything we have gained so far for the handicapped is not going to be lost.

An hon. member: Hear, hear.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, thank you very much. I would like to begin by continuing with the remarks that have been made by Mr. Taylor. I think it is imperative that our committee makes sure that everything that has been gained so far is enshrined in the legislation and cannot be changed.

I am interested to hear you say that the CTC has been able to develop in the past some standards that have met some of your requirements. What I am afraid is that the new agency would be a very different organization and the fit, willing and able concept is a very different one than the criteria that were the rule of the CTC. I think you would be better protected and better served by enshrined standards and rights—because you have rights—in the legislation.

I want you to briefly elaborate on one of the remarks that has been made in one of your documents here. I read the quotation:

Bill C-18 in its present form derogates from section 15 of the Canadian Charter of Rights and Freedoms. In that sense, too, it is politically unacceptable and we appeal to you to rectify it.

I would like you to elaborate on this in order for us to know exactly how you wish us to rectify it.

Mr. Nikias: This is something that appears in our brief. It seems to us that the proposed bill in its present form does derogate from the provisions of section 15. We are very disappointed about it, and that is why we appeal to you to rectify it.

Why? Because section 15 guarantees equality of benefits under law. It seems to us that Bill C-18 in its present form would not guarantee equality of benefits for Canadians with disabilities. Therefore, we think it derogates in this sense from the act and from section 15 of the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

I wanted, though, to say something else about the National Transportation Act. We view it, and we like to view it, as a basis upon which to grow and to develop better policies and accessibility standards to actually deal with the future. What we are afraid of is that in its present form, instead of being a basis on which to grow, it may act as a ceiling which we cannot go above and in that sense, we want these improvements.

I think some of the comments some of the members have made are basically to the effect that the bill does not take

[Translation]

L'instruction des plaintes prend parfois quelques mois, mais une décision est toujours rendue. Les personnes handicapées ont toujours trouvé que c'était une façon très efficace de fonctionner, sans formalités. En tout cas, elle est certainement moins coûteuse.

M. Taylor: Le Comité veut tout simplement s'assurer que tout ce que vous avez gagné jusqu'à maintenant ne sera pas perdu.

Une voix: Bravo.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, merci beaucoup. Je voudrais continuer dans la même veine que M. Taylor. Il est impérieux pour notre Comité de s'assurer que tout ce qui a été gagné jusqu'à ce jour soit consacré par la loi et ne puisse être modifié.

Je vous ai entendu avec intérêt dire que la CCT avait par le passé établi des critères qui répondaient à certaines de vos demandes. Ce qui m'inquiète, c'est que le nouvel office peut fonctionner de façon tout à fait différente et que la notion de «prêt, apte et disposé» puisse être tout à fait différente des critères acceptés comme règle générale par la CCT. Il me semble que vous seriez beaucoup mieux protégé si les critères en question et si vos droits étaient consacrés par la loi.

J'aimerais que vous m'expliquiez brièvement ce que vous entendez par une observation que j'ai lue dans l'un de vos documents, et je cite:

Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-18 déroge à l'article 15 de la Charte canadienne des droits et libertés. Il est donc inadmissible du point de vue politique, et nous vous exhortons à le modifier en conséquence.

Pouvez-vous nous expliquer comment vous voulez que nous le modifions?

M. Nikias: Nous vous l'expliquons dans notre mémoire. Il nous semble en effet que le projet de loi, tel qu'il est actuellement libellé, déroge aux dispositions de l'article 15, ce qui nous déçoit grandement. C'est pourquoi nous vous demandons de le corriger.

Pourquoi est-ce ainsi? L'article 15 prévoit que tous ont droit au même bénéfice de la loi. Or, ce n'est pas ce que garantit le projet de loi C-18 aux Canadiens qui souffrent d'infirmités. Par conséquent, nous estimons qu'il déroge aux dispositions de l'article 15 de la Charte canadienne des droits et libertés.

J'ai autre chose à dire au sujet de la Loi nationale sur les transports. Nous la considérons comme la fondation sur laquelle il faut bâtir de meilleures politiques et de meilleurs critères d'accessibilité en vue de l'avenir. Nous craignons que, dans sa forme actuelle, au lieu d'être une fondation, elle nous limite au contraire; voilà pourquoi nous voudrions la voir modifiée en conséquence.

Certains membres du Comité ont fait valoir que le projet de loi ne nous retirait rien du tout. Si c'est le cas, pourquoi ne pas

[Texte]

anything away. If it does not, then let us put the language in just to make us feel better.

Mr. Ouellet: Is your organization in agreement with the wording submitted by ARCH on subclause 35.(1)?

Mr. D. Baker: I am sorry; I missed the question. I did hear you name my organization.

• 1945

Mr. Ouellet: The wording that has been submitted by your organization, has this wording been agreed upon by the two other groups? Are the three groups unanimously recommending this wording that you submit in your own submission?

Mr. D. Baker: I guess you have to ask the other two groups whether they like the language. COPOH on last Thursday, I know, presented this same language to the committee.

Mr. Nikias: Which language is this?

Mr. D. Baker: This is the subclause 35(1), whether March of Dimes and BOOST favour that language.

Mr. Nikias: That is the language you read me earlier?

Mr. D. Baker: That is right.

Mr. Nikias: Yes.

Mr. Wigle: Yes.

Mr. Ouellet: You are all in agreement.

Mr. D. Baker: You raised the issue, sir, of the Charter. I think it is important that the issue of accessibility not be restricted to disabled people, for two reasons. First of all, the issue of accessibility is much broader than just affecting disabled people. It also affects women, for example, who may be pregnant women; it affects children; it affects senior citizens; it affects people who are short and people who are tall. So there are others who are affected.

Insofar as the Charter is concerned, if 35(1) were drafted in such a way as only to relate to disabled people, that might constitute affirmative action and the Charter would still be excluded from those clauses of the bill. So it is most important that the language that is consistent with the present bill's subparagraph 3(1)(g)(ii) be incorporated and followed in whatever clause this committee might recommend including in the legislation if the Charter protection is to be maintained.

The Vice-Chairman: *Merci beaucoup, Monsieur Ouellet. Mr. Benjamin.*

Mr. Benjamin: Gentlemen, I must say that I really like those amendments you have proposed for 35(1). I take it you look at the Charter of Rights and Freedoms as just that, as a charter; it is your court of last resort. Most people can assume that is a draft of warning to all legislators and regulatory agencies: draft your laws and your regulations in accordance with this. Is that not what you are after here? You want the legislation to say in broad principle, and then the regulations arising out of that will implement those three broad principles. Is that what your objective is?

[Traduction]

inclure explicitement les garanties au projet de loi, ce qui nous rassurerait?

M. Ouellet: Votre groupe est-il d'accord avec la proposition de paragraphe 35.(1) soumise par ARCH?

M. D. Baker: Pardon, je n'ai pas entendu la question, mais je vous ai entendu mentionner l'organisme que je représente.

M. Ouellet: Les deux autres groupes sont-ils d'accord avec le libellé que vous avez proposé? Êtes-vous tous trois unanimes pour recommander ce libellé?

M. D. Baker: Vous devriez demander aux deux autres témoins s'ils acceptent le libellé. Je sais que jeudi dernier, la COPPH vous a soumis le même libellé.

M. Nikias: De quel libellé s'agit-il?

M. D. Baker: Celui du paragraphe 35(1). On demande si la Marche des dix sous et BOOST sont d'accord avec le texte.

M. Nikias: C'est celui que vous m'avez lu plus tôt?

M. D. Baker: Oui.

M. Nikias: Nous sommes d'accord.

M. Wigle: Oui.

M. Ouellet: Vous êtes tous d'accord.

M. D. Baker: Vous avez parlé de la Charte. Il est important de ne pas restreindre la notion d'accessibilité aux personnes handicapées, et cela pour deux raisons. Tout d'abord, la notion d'accessibilité est beaucoup plus vaste. Elle ne touche pas uniquement les personnes handicapées, mais touche également les femmes enceintes, les enfants, les personnes âgées, les petits et les grands. Vous voyez qu'elle touche beaucoup d'autres groupes.

Pour revenir à la Charte, si le paragraphe 35(1) était rédigé de façon à en limiter la portée aux personnes handicapées, cela reviendrait à faire de l'action positive, et la Charte ne pourrait toujours pas s'appliquer aux dispositions du projet de loi. Par conséquent, il est essentiel que le libellé du sous-alinéa 3(1)(g)(ii) soit incorporé à toute nouvelle disposition que le Comité pourrait vouloir ajouter au projet de loi, dans la mesure où l'on souhaite toujours que la Charte s'applique.

Le vice-président: *Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.*

M. Benjamin: Messieurs, j'avoue être enthousiasmé par les amendements que vous avez suggérés au paragraphe 35(1). Je vois que vous considérez la Charte des droits et libertés tout simplement comme une charte, et non pas comme un tribunal de dernière instance. C'est presque un avertissement à ceux qui légifèrent et qui réglementent: assurez-vous que vos lois et vos règlements soient rédigés de façon à respecter la Charte. N'est-ce pas ce que vous voulez vous aussi? Vous voulez que le projet de loi soit énoncé sous forme de principes généraux et que les règlements permettent la mise en application de ces principes. N'est-ce pas là votre objectif?

[Text]

Mr. D. Baker: Essentially what we have done here is say that there is a broad principle that undue obstacles will be removed in subclause (1). In subclause (2) we accept that accessibility standards may be developed under modal legislation—that would be by Order in Council, I guess—and that those standards would prevail. In other words, the agency would be required to enforce those standards. So that is how the two would interrelate. Then, as you say, the Charter would be the court of last resort. Bearing in mind the expense and the difficulty of using the Charter of Rights remedies through the courts, one would suggest that if this were working at all satisfactorily that would not have to be resorted to.

Mr. Benjamin: Is it your view then that this amendment for 35(1), these three amendments you propose, will then tell the regulators that their regulations will have to be drawn up within the ambit of these three principles you outlined? That is what you are after, is it not? You are not just going to leave it up to the regulatory body or Order in Council—that whether it is by regulation or by order in council, it must be within the framework of the principle outlined in your amendments.

Mr. D. Baker: That is right. We are basically taking the principle that is in the present bill and asking that it be enforced; that is essentially what we have done there. I think it would have to be read in light of the Charter and so on as well, because the Charter would always be there. So the concept of undueness would bear some relation, I would suggest, to the concept of equal benefit that is contained in subclause 15(1).

Mr. Benjamin: Do you think the fit, willing, and able test should include fit, willing, and able to transport those with special needs? Would you agree that fit, willing, and able is broad enough allow for your exclusion? They cannot handle disabled people who are still fit and willing and able for other reasons?

• 1950

Mr. D. Baker: We have no objection to any amendments that might be made possible to emphasize in the fit, willing, and able standard that the need to ensure competition is not at the expense or on the backs of disabled people. However, it is a principle of statutory interpretation that the specific takes precedence over general. Therefore, if subclause 35(1) were incorporated, I think fit, willing, and able would have to be read subject to it.

I confess I am not as familiar as I would like to be with the draft legislation. I would be quick to acknowledge to Mr. Ouellet and yourself that the public interest standard which the Canadian Transport Commission has been enforcing has clearly been interpreted in such a way as to include the concept of accessibility. Public interest includes the interests of disabled people.

Realistically speaking on behalf of the disabled community, there appears to be a concerted effort to move to the fit, willing and able standard. In our opinion, 35(1) says you do not compete at the expense of disabled people. Go ahead and compete, but do not compete at the expense of disabled people.

[Translation]

M. D. Baker: Nous avons proposé le principe général selon lequel le paragraphe (1) doit supprimer les obstacles indus. Au paragraphe (2), nous acceptons que les critères d'accessibilité soient élaborés en vertu d'une loi régissant les modes de transport et par décrets en conseil, et que ces critères prévalent. Autrement dit, l'office aurait pour rôle d'appliquer ces critères. Voilà comment ces deux paragraphes fonctionneraient. Ensuite, comme vous l'avez dit, la Charte agirait comme tribunal de dernière instance. N'oublions pas qu'il est difficile et coûteux d'invoquer devant les tribunaux la Charte des droits et libertés; par conséquent, si les paragraphes sont satisfaisants et donnent des résultats, il ne deviendrait plus nécessaire d'invoquer la Charte.

M. Benjamin: D'après vous, est-ce que les trois amendements que vous proposez au paragraphe 35(1) serviront à avertir les instances de réglementation qu'elles devront établir des règlements qui satisfassent aux trois principes que vous avez proposés? C'est bien ce que vous cherchez, n'est-ce pas? Vous n'allez pas uniquement vous en remettre aux règlements et aux décrets en conseil, n'est-ce pas? Il faut que ces derniers respectent les principes que vous avez énoncés.

M. D. Baker: C'est cela. Au fond, nous reprenons le principe énoncé dans le projet de loi actuel et nous demandons qu'il soit appliqué; voilà, en gros, ce que nous avons fait. Il faut néanmoins que tout projet de loi soit considéré à la lumière de la Charte, puisque celle-ci est ici pour rester. Par conséquent, on peut lier la notion d'obstacles abusifs à celle du même bénéfice de la loi, au paragraphe 15(1) de la Charte.

M. Benjamin: Pensez-vous qu'au lieu de dire «prêt, apte et disposé», il faudrait ajouter «prêt, apte et disposé à transporter ceux qui ont des besoins spéciaux»? Ne croyez-vous pas que le critère d'aptitude est tellement vague qu'il pourrait vous exclure? On ne peut tenir compte des personnes invalides qui seraient toujours considérées aptes pour d'autres motifs?

M. D. Baker: Nous n'avons aucune objection à tout amendement dans lequel on ferait ressortir que le critère d'aptitude, invoqué pour des motifs de concurrence, ne doit pas nuire aux personnes invalides. Toutefois, en matière d'interprétation des lois, on pose pour principe que le particulier l'emporte sur le général. Par conséquent, si l'article 35(1) figure dans la loi, le critère d'aptitude doit être interprété en fonction de son libellé.

Je dois admettre que je ne suis pas aussi renseigné que je l'aimerais au sujet de ce projet de loi. Je confesse volontiers à M. Ouellet et à vous-même que l'intérêt public, soit le critère que la Commission canadienne des transports a adopté, a été nettement interprété de telle sorte qu'il inclut la notion d'accessibilité. L'intérêt public englobe l'intérêt des personnes invalides.

En tant que porte-parole des personnes invalides, il faut être réaliste et admettre qu'il semble y avoir un effort concerté quant à l'adoption du critère d'aptitude. À notre avis, l'article 35(1) exprime l'idée que la concurrence ne doit pas se faire aux dépens des personnes invalides. La concurrence est permise, mais non pas aux dépens des personnes invalides.

[Texte]

Mr. Benjamin: Sir, I think you used an unfortunate term earlier. It was "fiscal reality". It is the gears we get ad nauseum, not only in this bill, but also in many other items of legislation. Members of all parties have been faced with this. The answer is there is no money now. Terribly important things get put off. I wish you would not use that.

You and all the disabled in Canada are not asking that every plane on every route, every car on every train, and every bus on every route be altered yesterday. You are asking for an equality of access within reason. Is it not what you are all about? The matter of fiscal reality—

Mr. D. Baker: That every plane, every train and every car some day be accessible, yes—

Mr. Benjamin: But not yesterday?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Gentlemen, on behalf of the committee, we thank you for appearing—

Mr. Benjamin: I still have one more. Do any of you know of any problems with the staffing of airlines, ground and air crews, cabin crews, trains, buses and ground staff, in terms of the kind of training they have for those with special needs? They know how to look after somebody who has a heart attack on an airplane. They know how to look after somebody who breaks a leg falling off the station platform. What is your view on the adequacy of their training, capabilities, capacities and understanding in dealing with the disabled or those with special needs? Have you had any problems with this? What do you think should be done?

Mr. Wigle: I am not sure how that relates to the issue we are here for tonight—

The Vice-Chairman: Gentlemen, thank you. Mr. Benjamin, I think Mr. Wigle has answered the question as he saw fit.

Mr. Benjamin: He was not finished.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, we are trying to be very objective.

Gentlemen, on behalf of the committee, we thank you for your briefs. We would also like to thank the three of you for appearing. After meeting with the people in Winnipeg and Edmonton, you can be sure what you have presented to us will be considered in much detail. You can be sure that the will of this committee is that everybody receives equal treatment in our transportation system. We thank you for appearing before us. Thank you, gentlemen.

• 1955

Now we would call the next witness, the Aircraft Operations Group Association. I understand appearing before us are Mr. Jim Foster and Mr. Robert Kendall.

The Chairman: Mr. Ouellet, while you are still in the room, Mr. Benjamin has a point of order that he wants to raise. I

[Traduction]

M. Benjamin: Le terme que vous avez utilisé me semble malheureux. Vous avez parlé de «réalité fiscale». C'est une expression qui revient *ad nauseum*, non seulement dans cette mesure, mais dans bien d'autres projets de loi. Les députés de tous les partis doivent toujours y faire face. La réponse, c'est qu'on manque d'argent en ce moment. C'est le prétexte que l'on invoque pour mettre de côté les choses importantes. Je préférerais que vous n'utilisiez pas ce terme.

Vous-même, ainsi que toutes les personnes invalides au Canada, vous n'exigez pas que tous les avions sur tous les parcours, que tous les wagons de chaque train, que tous les autobus sur chaque parcours soient modifiés hier. Vous demandez l'égalité d'accès, dans la limite du possible. N'est-ce pas là votre intention? La réalité fiscale, . . .

M. D. Baker: Que chaque avion, que chaque train et chaque voiture deviennent accessibles un jour, oui . . .

M. Benjamin: Mais pas hier?

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Messieurs, au nom du Comité, je vous remercie d'avoir comparu . . .

M. Benjamin: J'ai encore une autre question. Êtes-vous au courant de l'existence de certains problèmes relatifs à la dotation en personnel des avions, des trains et des autobus, qu'il s'agisse des équipages ou du personnel au sol, pour ce qui est de la formation qui leur est fournie pour répondre à des besoins particuliers? Ces employés savent quoi faire si quelqu'un a une crise cardiaque à bord d'un avion. Ils savent quoi faire si quelqu'un se brise une jambe, en tombant du quai de la gare. Que pensez-vous de la formation qui leur est donnée, de leurs capacités, de leur compréhension vis-à-vis des personnes invalides ayant des besoins particuliers? Cela pose-il des problèmes selon vous? Que faudrait-il faire à ce propos?

M. Wigle: Je me demande si cela se rattache à la question que nous sommes venus discuter ce soir . . .

Le vice-président: Messieurs, merci. Monsieur Benjamin, je crois que M. Wigle a répondu à votre question comme il l'entendait.

M. Benjamin: Il n'avait pas terminé.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, nous nous efforçons d'être objectifs.

Messieurs, au nom du Comité, je vous remercie de vos mémoires. Je vous remercie également tous trois d'être venu comparaître. Après nos rencontres avec les gens de Winnipeg et d'Edmonton, vous pouvez être sûrs que nous allons examiner en détail ce que vous nous avez présenté. Vous pouvez être sûrs que la volonté de notre Comité, c'est que tout le monde soit traité sur le même pied dans notre réseau de transport. Nous vous remercions d'être venus comparaître. Merci, messieurs.

Nous passons maintenant au témoin suivant, l'Association du groupe de la navigation aérienne. Sauf erreur, ses porte-parole sont MM. Jim Foster et Robert Kendall.

Le président: Monsieur Ouellet, pendant que vous êtes toujours ici, M. Benjamin veut intervenir au sujet d'un rappel

[Text]

thought it might be conducive to the presentation of evidence to have the evidence of this witness and then before we all start to move off for the night, discuss the point of order. It is up to the members, but Mr. Ouellet is here; that is the reason I gavelled the thing down.

Mr. Benjamin: Mr. Ouellet is going to stay, fine; I do not care.

The Chairman: That is right, I presume he is going to stay. That is why I was trying to get his ear.

Mr. Benjamin: But do not depend on him.

The Chairman: Mr. Ouellet, there was a point of order raised by Mr. Benjamin at one minute to six, and I know what it is about; it is about witnesses. I gavelled it down because you were not here and had no notice. I knew you would be back tonight, so I am hoping at the conclusion of this witness we can have that discussion and any other discussion members feel is necessary.

We welcome the brief. And members will be interested to know that the other witness who was scheduled tonight, the fruit producers, are not going to appear, so this is our last witness. Just because I say that, there is no sign we have to fill the time between now and 9.30 p.m., which seems to be sometimes the suggestion of some people.

We welcome you, Mr. Foster, the chairman of the Aircraft Operations Group Association. Is it the gentleman with the cigarette or the water?

Mr. J. Foster (Chairman, Aircraft Operations Group Association): I am the one with the sinful habits.

The Chairman: You are the one. Well, sometimes I have some sinful habits. Gentlemen, we have your brief. If you could give us an overview of it then we could start the questions and answers, because your brief has many interesting appendices and perhaps you have an executive summary sort of in the front of it. Take it away.

Mr. J. Foster: Mr. Chairman, I thank you for your indulgence for the opportunity to speak tonight. I have listened to the previous briefs with great interest. They raised many points in my mind which perhaps I had not considered.

We put this brief together in rather a hurried fashion to present two major points. The first is that the concept of the bill we support totally. We believe that for lack of a better term, if I may call it deregulation, economic reform or whatever it is, we are going down the right path.

I would refer the members to air carrier operations as provided by StatsCanada. I would suggest that in this respect, since 1984 the increase—this is not my brief incidentally, gentlemen, but this is in support of the brief—the number of people employed by the air carrier industries have increased 2.5%, 2,000 people in 1985. The indication is that in 1986 it is going to be even greater. From this point of view we think it is

[Translation]

au Règlement. Mais je crois qu'il vaut mieux entendre ce témoin d'abord et, avant de nous quitter, discuter du rappel au Règlement. C'est aux membres d'en décider, mais M. Ouellet est présent; voilà pourquoi j'ai utilisé mon marteau.

M. Benjamin: M. Ouellet va rester, bon; peu m'importe.

Le président: C'est exact, j'imagine qu'il va rester. Voilà pourquoi j'essayais d'avoir son attention.

M. Benjamin: Mais ne comptez pas sur lui.

Le président: Monsieur Ouellet, M. Benjamin a soulevé un rappel au Règlement à six heures moins une, et j'en connais la teneur, c'est au sujet des témoins. Je me suis servi de mon marteau, parce que vous étiez absent et vous n'aviez eu aucun préavis. Je savais toutefois que vous reviendriez ce soir, j'espère donc qu'après avoir entendu ce témoin, nous pourrions en discuter, de même que de toute autre question que les membres voudront soulever.

Nous vous remercions de votre mémoire. Les députés ont intérêt à savoir que l'autre témoin qui devait se présenter ce soir, le porte-parole des fructiculteurs, se trouve dans l'impossibilité de comparaître; nous en sommes donc à notre dernier témoin. Rien dans tout ceci ne doit nous laisser croire que nous devons simplement tuer le temps d'ici 21h30, comme certains semblent parfois le croire.

Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Foster, en tant que président de l'Association du groupe de la navigation aérienne; est-ce la personne avec la cigarette ou avec l'eau?

M. J. Foster (président, Association du groupe de la navigation aérienne): Je suis celui qui a de mauvaises habitudes.

Le président: C'est bien vous. Bon, j'ai parfois aussi de mauvaises habitudes. Messieurs, nous avons votre mémoire. Vous pourriez nous en donner un aperçu, ensuite nous passerons à la période des questions, car votre mémoire compte des annexes des plus intéressantes, et peut-être en avez-vous fait un résumé. Allez-y.

M. J. Foster: Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir permis de comparaître ce soir. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le mémoire précédent. On y trouve beaucoup de questions que je n'avais peut-être pas prises en considération.

Nous sommes hâtés de rédiger ce mémoire afin de soulever deux questions importantes. La première, c'est que nous appuyons entièrement le concept de base de ce projet de loi. À défaut d'un terme plus précis, que l'on parle de déréglementation ou de réforme économique, peu importe, nous estimons que c'est un pas dans la bonne voie.

Je renvoie les députés aux statistiques concernant la navigation aérienne que fournit Statistique Canada. Il nous semble à ce propos que, depuis 1984, l'augmentation—entre parenthèse, ceci ne figure pas dans mon mémoire, je cite ces chiffres à l'appui de ce dernier—des effectifs dans le secteur de la navigation aérienne est de 2.5 p. 100, soit 2,000 personnes en 1985. Tout laisse croire que l'augmentation sera encore plus

[Texte]

worthwhile providing industry employment and things like that for Canada. I think we desperately need it at this stage of the game.

• 2000

As a matter of interest, the number of people employed by the Canadian air carriers dropped until 1983. In 1984 there was a very slight increase of 0.4%. The upward trend was continued in 1985 when there was a 2.5% increase in the number of employed reported. During this period the average salary of an employee working in the air transport industry was \$26,898 in 1981. At the end of 1985, it increased to \$35,252. They feel this is a benefit to employees generally.

Operating revenues, for example, are up 11.4% in 1984. The figure has not, to my knowledge, been calculated for 1985. We feel this is a good trend.

During the past year kilometres for scheduled services increased by 51.8%. We feel this is a very, very encouraging indicator. From this point of view we believe that economic reform, as proposed under the National Transportation Act, is a valuable tool.

Within the last few weeks, Canadian Pacific Air and U.S. airlines started an all-cargo venture covering New York and Montreal. I will read you some statistics. I will grant you these deal with the American scene. But I think they are reflective of what will happen under deregulation.

In the year of deregulation, 1978, the average regional airline carried 48,000 passengers a year. This figure has increased at the mean rate of 18% a year to a 1986 average of 180,000 placements. With this pace of market growth, competition will increase and this will cause industry consolidation. I think this will happen in Canada, given time. I am not wise enough nor am I an economist to forecast what impact this may have on the industry. I would suggest that if we could get an increase of about 30% or 40% in the aviation traffic in Canada in the next four, five or six years, it is going to be beneficial to the industry.

The downside, as we see what is happening under the National Transportation Act, is who does the regulations? Who regulates this growing giant, as I perceive it? From listening to the previous people, I can understand where probably we are missing the boat.

I think on the regulatory side, we have the handicapped, whom we have not been giving adequate consideration. I must admit that I speak from a point of view of the pilots who represent Transport Canada, who are basically involved in providing two services, or three services perhaps: the regulatory side of the aviation industry, the provision of air navigation services and those pilots who provide the service to the marine side, such as ice breaking, Arctic resupply and things like this. Basically we are talking about the regulatory side of this and the NS side.

[Traduction]

forte en 1986. Sous cet aspect, il nous semble convenable de fournir des emplois, entre autres choses, à cette industrie canadienne. A l'heure actuelle, cela nous semble une nécessité absolue.

Pour votre gouverne, je vous dirai que les effectifs de la navigation aérienne au Canada ont baissé jusqu'en 1983. Ils ont accusé une légère augmentation de 0.4 p. 100 en 1984. Cette tendance à la hausse s'est poursuivie en 1985, lorsque le nombre des effectifs recensés s'est accru de 2.5 p. 100. Au cours de cette période, la rémunération moyenne d'un employé dans le secteur du transport aérien est passée de 26,898\$ en 1981 à 35,252\$ à la fin de 1985. On estime que tous les employés en général en ont profité.

Ainsi, les recettes d'exploitation ont augmenté de 11.4 p. 100 en 1984. A ma connaissance, on n'en a pas encore calculé le montant pour 1985. A notre avis, c'est une bonne tendance.

L'an dernier, le nombre de kilomètres parcourus a augmenté de 51.8 p. 100. A nos yeux, c'est un indice des plus encourageants. Dans cette optique, nous estimons que la réforme économique, celle que propose la Loi nationale sur les transports, est un instrument utile.

Ces dernières semaines, *Canadian Pacific* et des sociétés aériennes des Etats-Unis ont lancé un service exclusif de transport de marchandises entre New York et Montréal. Je vais vous fournir certains chiffres, qui se rapportent, je l'admetts, à la conjoncture américaine. J'estime toutefois qu'ils traduisent les effets de la déréglementation.

L'année où la déréglementation a vu le jour, c'est-à-dire en 1978, chaque transporteur aérien régional comptait 48,000 passagers par an. Ce chiffre s'est accru en moyenne de 18 p. 100 par année pour atteindre en 1986 la moyenne de 180,000 passagers. Vu le taux de croissance de ce marché, la concurrence va s'accroître et engendrera la consolidation de l'industrie. Nous croyons que, à un moment donné, la même chose se produira au Canada. N'étant ni prophète ni économiste, je ne peux prévoir quel en sera l'impact sur l'industrie. Je crois bien toutefois qu'une augmentation de 30 ou de 40 p. 100 du trafic aérien au Canada, d'ici quatre, cinq ou six ans, ne peut que profiter à l'industrie.

Voyant ce qui se fait en vertu de la Loi nationale sur les transports, qui va édicter les règlements? Voilà le hic. Qui va réglementer ce géant de l'industrie, tel que je l'entrevois? Après avoir écouté les intervenants, je peux voir où probablement le bât blesse.

Ainsi, en matière de réglementation, je crois que nous n'avons pas suffisamment porté attention au problème des handicapés. Je le confesse, je suis le porte-parole des pilotes qui représentent Transport Canada, dont les attributions fondamentales concernent deux services, sinon trois: la réglementation du secteur de l'aviation, la navigation aérienne et le service fourni par les pilotes en mer, à bord de brise-glace ou de bateaux d'approvisionnement de l'Arctique, par exemple. En fin de compte, nous nous intéressons à la réglementation de ces services et à la navigation aérienne.

[Text]

To say the least at this stage of the game, when it comes to the regulatory side, the messages we are getting are mixed. We are unsure who is going to provide the regulatory side of this party. Looking back to the documents called *Freedom to Move*, provided by Mr. Mazankowski, he was quite emphatic that safety would not be compromised. We are worried about this.

The documentation presented with the legislation was followed by a steering committee commissioned by the deputy minister of Transport. He has to look at what is happening in the aviation industry, who should do what to whom, and when. The most crunching reply that came back was a strong message that more regulatory authority should be turned back to industry.

• 2005

I have to admit to you gentlemen that we represent a union that represents regulation authority within Transport Canada for aviation and aviation alone. Maybe we do have a bit of an axe to grind. But I am concerned about who is going to provide the regulatory standards for which we measure our airline proficiency, our safety, and things like that. That worries me. Not to say that we are right, but I sure do not say that anybody else is right. I think that is what this committee is standing here for: to listen to these inputs from people like myself, the previous groups, and all the people you have listened to over the last few months.

This report made a strong recommendation that more regulatory authority be given back to the industry. Right today, there are 650 people at least on the industry side providing a regulatory authority on the basis of delegation that the Minister has given them. There are more of them than there are of us. I think we are in a dangerous position of losing control of who sets the standards, who regulates, who says what is right and wrong. If the Government of Canada gives that up, where does it go? I do not know. And it concerns me a little bit.

After the steering committee report, with a strong recommendation that more authority go back to industry, the assistant deputy minister, air, commissioned a task group to study this. In the name of a former administrator, it appears to me that the bureaucracy ponders and ponders and eventually maybe a problem goes away. We are hoping this problem will go away, but I do not think it is going to.

It would appear that the solicitation has been made to a fairly substantial and well reputed industry lobby organization. He is leading the witness. He is asking the regulated to decide the number of regulators. I ask you, gentlemen, do we need the taxation department? Ask me. I am not saying my answer will be in the best interests of Canada . . .

[Translation]

À l'heure actuelle, pour ce qui est de la réglementation, on peut dire à tout le moins que le message que nous recevons est plutôt équivoque. Nous nous demandons à qui la responsabilité de la réglementation sera attribuée. Dans le document intitulé *Aller sans entraves*, fourni par M. Mazankowski, ce dernier a affirmé clairement que la sécurité ne serait pas compromise. C'est ce qui nous inquiète.

La documentation annexée au projet de loi a été examinée par un comité directeur établi par le sous-ministre des Transports. Ce comité doit examiner ce qui se passe dans le secteur de l'aviation, à savoir qui réglemente et qui est réglementé et dans quelles circonstances. La réponse la plus catégorique qui nous soit parvenue, c'est le message bien clair qui dit que l'industrie devrait avoir davantage de pouvoirs de réglementation.

Je dois admettre, messieurs, que nous représentons un syndicat qui représente ceux qui, au sein de Transports Canada, ont le pouvoir d'édicter des règlements uniquement dans le cas de l'aviation. Cela nous confère peut-être un certain parti pris. Néanmoins, nous nous demandons qui va établir les normes de réglementation qui constituent la mesure de l'efficacité et de la sécurité, entre autres choses, de nos services aériens. Cela m'inquiète. Nous n'affirmons pas avoir raison, mais nous n'allons sûrement pas dire que tous les autres ont raison. Voilà ce qui me semble être le mandat de votre Comité: prêter l'oreille aux instances de gens comme moi-même, celles des groupes antérieurs, celles de tous ceux qui ont comparu devant vous au cours des derniers mois.

Dans le rapport promis par le Comité en question, on préconise fermement que l'industrie ait davantage de pouvoirs de réglementation. À l'heure actuelle, il y a au moins 650 personnes dans ce secteur qui peuvent édicter des règlements en vertu des attributions que le ministre leur a conférées. Ils sont plus nombreux que nous le sommes. Je crois que l'on nous met dans une situation précaire et que nous risquons de perdre notre influence lorsque les normes ou les règlements sont établis, lorsqu'il s'agit de départager le bon du mauvais. Si le gouvernement du Canada cède sur ce point, où irons-nous? Je l'ignore. Et c'est cela qui m'inquiète.

Suite au rapport du comité directeur, dans lequel on préconisait fermement que l'industrie dispose de plus de pouvoirs, le sous-ministre adjoint, Aviation, a formé un groupe de travail pour examiner cette question. En tant qu'ancien administrateur, il me semble que la bureaucratie ne cesse de réfléchir dans l'espoir que le problème va se résoudre de lui-même. Nous espérons bien que le problème va disparaître, mais je ne crois pas que la chose se fasse.

Il semble qu'on ait sollicité un organisme assez important et bien réputé de lobbyistes de l'industrie. Il fait dire aux témoins ce qu'il veut. Il demande à ceux qui sont réglementés de fixer le nombre de ceux qui les réglementent. Je vous le demande, messieurs, avons-nous besoin du service de l'impôt? Demandez-le moi. Non pas que ma réponse serait dans l'intérêt optimal du Canada . . .

[Texte]

Subsequent to the steering committee report, the task force, there was a statement of achievements by Transport Canada, where they say it can be reasonably assured the problems relating to regulations can be monitored. They will be delegated back to industry. That gives me an indication where the bureaucracy is coming from. I am not sure where the government is coming from, and it concerns me a touch. At the same time that this is going on, there is a subgroup to these committees that says they have been studying these things, and they recommend that we have delegated authority back to industry as far as we can. I will quote in a moment from these documents.

• 2010

The problem is who is going to look after the handicapped and make sure there are regulations that fit their needs? We have to fit all Canadians. It is not just my perception of what should or should not be done. It is not what the bureaucracy thinks. We all have to come to grips with this problem, and what we are looking for is a reasonable and sound solution to this.

Reading to you from the efficiency and the program delivery—and this comes from Transport Canada—it says:

Where reliability can be assured, program activities will be delegated to the industry and monitored on a regular basis.

Following that, documents came in from the regional end of it and I will quote them to you:

Transport Canada's present delegation programs will be discussed in the same sequence as they appear in section 4 of this report, but first it would be in order to provide a few comments on delegation of regulatory authority in general.

The Aeronautics Act authorizes the Minister of Transport to delegate to others his powers, duties and functions under the Act, except the power to make regulations or orders. It seems reasonably clear that the Minister can delegate his authority to officials within the department and that this does not constitute an illegal subdelegation. Nevertheless, even these internal delegations are questioned by the aviation community from time to time. Delegation of regulatory authority to persons outside the department is a much more sensitive area and the law with respect to such delegation is less clear.

I agree with that; I am not sure whether you can delegate and subdelegate or how far you can do this. I think it is a question of law, which is beyond my ken.

The Chairman: It is, Mr. Foster, and it may be in the bill, but would you direct your mind to the bill? I open up one of your appendices and I see the name of Mr. Baldwin, who was the deputy minister of Transport when I came on the Hill 20-odd years ago. Was he in charge of this subcommittee you were talking about?

[Traduction]

Suite au rapport du comité directeur, le groupe de travail a parlé des réalisations de Transports Canada, en disant que, dans la limite du possible, les problèmes relatifs à la réglementation pourraient être contrôlés. Les pouvoirs seront délégués à l'industrie. Cela me donne une idée d'où vient la bureaucratie. Je me demande toutefois d'où vient le gouvernement, et c'est ce qui m'inquiète. Au même moment où ces choses-là se passent, ces comités se sont divisés en petits groupes qui affirment avoir étudié cette question, pour en conclure que, dans la mesure du possible, les pouvoirs devraient être attribués à l'industrie. Je vais citer dans un instant certains passages de ces documents.

Qui va s'occuper des handicapés, qui va s'assurer que les règlements correspondent à leur besoins, voilà le hic. Il faut s'adapter à tous les Canadiens. Il ne suffit pas que j'exprime un avis sur ce qui doit être fait ou ne pas être fait. Ce que pense la bureaucratie, cela ne suffit pas. Nous devons tous nous attaquer à ces problèmes, afin d'y trouver des solutions raisonnables et valables.

Je vous lis un passage ayant trait à l'efficacité et à la mise en application des programmes; cela provient de Transports Canada:

Là où la fiabilité existe, les activités relatives au programme seront déléguées à l'industrie et contrôlées à intervalles réguliers.

Par la suite, les régions ont fait parvenir certains documents, dont je vous cite un passage:

Les programmes actuels de délégation de Transports Canada seront discutés dans le même ordre dans lequel ils figurent dans la section 4 du présent rapport, mais il convient tout d'abord de faire quelques remarques au sujet de la délégation des pouvoirs de réglementation en général.

La Loi sur l'aéronautique autorise le ministre des Transports à déléguer les pouvoirs, les attributions et les fonctions que la loi lui confère, à l'exception du pouvoir d'édicter des règlements ou d'émettre des ordonnances. Il me paraît suffisamment clair que le ministre peut déléguer ses pouvoirs aux fonctionnaires de son ministère, ce qui est tout à fait légitime. Néanmoins, il arrive parfois que, dans certains milieux de l'aviation, on conteste une telle délégation de pouvoirs. Pourtant, si ces pouvoirs sont délégués à des personnes hors du ministère, cela me semble être une question beaucoup plus délicate, surtout que la loi n'est pas sans équivoque à cet égard.

Je partage cet avis; je me demande jusqu'à quel point les pouvoirs peuvent être délégués. Cela me semble être une question de droit, qui dépasse ma compétence.

Le président: C'est bien le cas, monsieur Foster, et c'est peut-être dans le projet de loi, mais auriez-vous l'obligeance de limiter vos remarques au projet de loi. En jetant un coup d'oeil sur l'une des annexes, j'y ai vu le nom de M. Baldwin, qui était sous-ministre des Transports lorsque je suis arrivé sur la Colline, il y a une vingtaine d'années. Assumait-il la présidence du sous-comité dont vous avez fait mention?

[Text]

Mr. J. Foster: Yes, I believe he was the chairperson of a steering committee, sir.

The Chairman: All this is very interesting, but I would like to know what the background of your group is, who you are—and you sort of touched on it a couple of times. Secondly, from your experience—and you obviously have experience—I would like to know what your thoughts are about the bill.

Mr. J. Foster: My thoughts about the bill are good, and we support it. Our problem is who is going to provide the regulations? Who is going to monitor this bill? Who is going to ensure that the regulations pursuant to the Aeronautics Act are met, are up to date, and meet the needs of the Canadian public? These are our major concerns, Mr. Nowlan.

The Chairman: Perhaps we could have members examine you on that, and other things will come out. We have your brief with many appendices; it will be part of the record and we will digest it. However, in terms of your main concerns, I think these are legitimate questions for members to examine you on. I therefore throw it open to Mr. Ouellet.

Mr. J. Foster: Mr. Chairman, may I make one further comment, which I can read, that contradicts the problem of who is going to do the regulation? Could I make that statement, sir?

The Chairman: Yes, I guess.

Mr. J. Foster: This refers back to the American experience. One of the regions—this is input into the state passing more regulatory authority back to the industry. I quote:

After personal discussions with a variety of Federal Aviation Administration inspectors, we were told by these people that they regret their over-delegation of authority in recent years because they lose a certain amount of control over the industry standard. We think our present delegation of authority is a correct balance . . .

I am quoting now our regional banishment—not from our side, our regional managers.

Mr. Ouellet: The Department of Transport.

Mr. J. Foster: The Department of Transport bureaucracy—

... which allows us to ensure an acceptable standard even though we are faced with streamlining and downsizing. We would suggest that additional delegation to industry would be a detriment to our regulatory activities.

There is further comment about how strongly the American side feels about this. Do not get me wrong. We would like to see this business work. All we are concerned about is who sets the standards if we give the regulatory authority back to the industry. What yardstick do we have to measure by? That is my concern, sir.

[Translation]

M. J. Foster: Oui, je crois que c'est lui qui présidait le comité directeur.

Le président: Tout cela, c'est fort intéressant, mais j'aimerais avoir des renseignements au sujet de votre groupe, qui vous êtes—vous y avez fait allusion deux ou trois fois. Deuxièmement, selon votre expérience—et il est évident que vous en avez—j'aimerais savoir ce que vous pensez du projet de loi.

M. J. Foster: Je ne pense que du bien du projet de loi, et nous l'appuyons. La difficulté pour nous, c'est de savoir qui va édicter les règlements. Qui va surveiller la mise en vigueur du projet de loi? Qui va s'assurer que les règlements édictés en vertu de la Loi sur l'aéronautique sont justes, à jour et répondent au besoin du grand public canadien? Voilà nos principales préoccupations, monsieur Nowlan.

Le président: Les députés voudront peut-être vous interroger sur ce point, et d'autres choses en ressortiront. Nous avons votre mémoire, avec ses nombreuses annexes; ce document sera intégré au compte rendu et nous allons le digérer. Cependant, vu vos principales préoccupations, il s'agit là de questions légitimes sur lesquelles les députés peuvent vous interroger. En conséquence, je cède la parole à monsieur Ouellet.

M. J. Foster: Monsieur le président, puis-je faire une autre remarque, que je peux lire, pour ce qui est de savoir qui va s'occuper des règlements? Ai-je votre permission?

Le président: Oui, j'imagine.

M. J. Foster: Je me réfère à l'expérience des États-Unis. Le représentant de l'une des régions—en parlant de l'État qui accordait plus de pouvoirs de réglementation à l'industrie, a dit, et je cite:

Suite à divers entretiens personnels avec des inspecteurs de l'Administration fédérale de l'aviation, ces derniers nous ont dit qu'ils regrettaient qu'on ait trop délégué de pouvoirs à l'industrie, ces dernières années, parce qu'ils n'ont plus aucun contrôle sur les normes appliquées par l'industrie. Nous estimons que, dans l'état actuel des choses, la délégation des pouvoirs est bien équilibrée . . .

Je cite maintenant un passage provenant d'un établissement régional, pas de notre camp, mais des administrateurs régionaux.

M. Ouellet: Le ministère des Transports.

M. J. Foster: La bureaucratie du ministère des Transports . . .

... qui nous permet d'assurer des normes acceptables, en dépit de la compression des effectifs. Attribuer plus de pouvoirs à l'industrie, cela nous semble être au détriment de nos activités en matière de réglementation.

Il y a d'autres passages concernant les idées fermes des Américains à ce sujet. Comprenez-moi bien. Nous aimerions que tout marche bien. Tout ce qui nous inquiète, c'est de savoir qui va établir les normes, si c'est l'industrie qui possède le pouvoir de réglementer. Quel critère allons-nous utiliser? Voilà ce qui m'inquiète.

[Texte]

[Traduction]

• 2015

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank Mr. Foster for appearing before us tonight and presenting a point of view that is extremely important if we were to pass Bill C-18 and allow deregulation in the air industry to take place without the proper safeguards to assure safety.

A lot has been said verbally to the effect that safety will not be compromised, but I think the memo that appears here on appendix C of Mr. Foster's presentation is quite relevant. Indeed, if the assistant deputy minister, Mr. LaFrance, is in the process of consulting the industry in order to reduce the number of civil aviation inspectors and pass the buck to the industry to monitor themselves, clearly there is a danger that safety will no longer be paramount. There is a fear that in this process, while the Minister is publicly saying he wants no compromise on the safety side, his officials are already doing the job secretly and the good words of the Minister are just a smoke-screen.

I believe this should be reviewed very carefully. I think because of this, we should make sure there is wording in Bill C-18 that we will clearly, without any doubt, assure that safety will not be compromised.

Now, my question to you, sir, is if the standards and the regulations are to be looked at, should they be looked at by officials in the Department of Transport or should they be looked at by officials of the new agency? In other words, where should this monitoring take place?

Mr. J. Foster: I believe to get the proper inputs and debates into that type of thing, it has to be looked at by the new agency. Remember this—and I am part of the bureaucracy, too—the bureaucracy has a tendency to protect itself. I do not care whether we are right or wrong—I care if we are wrong—but I think we always should be subject to some sort of constructive criticism where we are not right. Perhaps even that criticism has to be less than constructive. I will even go so far as to suggest it may even be destructive, whether you are talking about me, my confreres here, or any of our group. But remember this: we are the people who try to do this work; we are the people who have spent a lifetime in aviation.

We do have a commitment to support our management and our bureaucracy and I think that is one of the problems. Maybe because we are older, more experienced, we try to put forward—perhaps overly strongly sometimes—but we try to make our position as clear as we possibly can to those who are willing to listen to us. I am not saying we are always right, but I think we are trying to wave a warning flag to the gentlemen looking at the National Transportation Act. Let us not let the thing develop into what happened in the United States.

I presume many of you people have read John L. Nance. In his book called *Blind Trust*—

The Chairman: We had a chance to.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je veux remercier M. Foster d'être venu ici ce soir nous présenter un point de vue très important nous mettant en garde contre l'adoption du projet de loi C-18 et la déréglementation de l'industrie aérienne sans avoir pris les précautions nécessaires pour assurer la sécurité.

On a répété à l'envie que la sécurité ne serait pas compromise, mais je pense que la note qui figure à l'annexe C du document de M. Foster nous éclaire beaucoup. En effet, si le sous-ministre adjoint, M. LaFrance, consulte actuellement l'industrie pour diminuer le nombre des inspecteurs de l'aviation civile et refiler la responsabilité de la chose à l'industrie elle-même, il est bien possible que la sécurité ne soit plus la première considération. Même si le ministre dit en public qu'il ne veut pas compromettre la sécurité, on dirait qu'en secret ses fonctionnaires se départissent déjà de cette responsabilité, ce qui me fait penser que les paroles du ministre ne sont qu'un écran de fumée.

Je pense que l'on devrait étudier cela très soigneusement. Il faudrait s'assurer que le libellé du projet de loi C-18 stipule explicitement que la sécurité ne sera pas menacée.

Ce que j'aimerais savoir de vous, monsieur, c'est si les normes et les règlements devraient être passés en revue par le ministère des Transports ou par le nouvel Office? Autrement dit, qui s'occuperait de surveillance?

M. J. Foster: Pour que les avis soient pris au bon endroit, dans ce domaine, et qu'il y ait un débat, il faudrait que ce soit le nouvel Office. N'oubliez pas que les bureaucrates, et j'en suis un, ont tendance à se protéger. Peu m'importe que nous ayons raison ou tort—de fait cela m'importe si j'ai tort—mais je pense que nous devrions toujours faire l'objet de critiques constructives si nous nous trompons. Peut-être même des critiques pas tout à fait constructives. J'irais même jusqu'à dire qu'elles pourraient être destructives, qu'il s'agisse de moi, de mes confrères ou de tout autre groupe. Mais souvenez-vous de ceci: c'est nous qui essayons de faire ce travail; c'est nous qui avons consacré notre vie à l'aviation.

Par contre, on attend aussi de nous que nous appuyions nos cadres et la bureaucratie; je pense que c'est l'un de nos problèmes. Peut-être à cause de notre âge plus avancé, de notre plus grande expérience, nous essayons de faire valoir, parfois un peu trop fort, notre point de vue aussi clairement que possible auprès de ceux qui veulent bien nous écouter. Je ne dis pas que nous avons toujours raison, mais nous essayons de prévenir ceux qui sont en train d'étudier la Loi nationale sur les transports. Ne laissons pas les choses tourner comme elles l'ont fait aux États-Unis.

Je suppose que beaucoup d'entre vous ont lu le livre de John L. Nance intitulé *Blind Trust* . . .

Le président: Oui.

[Text]

Mr. J. Foster: —that puts down the downside of the situation. I am not suggesting he does not suggest the good side of this, but all I am saying is these are the dangers we are facing now and they bother me. I am not saying we are going to go down that route, but I do have deep concerns.

Mr. Ouellet: Mr. Foster, according to your testimony, the fit, willing, and able test is not enough; there should be an additional criterion dealing with safety and proper authorities to deal with safety and ensure that there is the capacity in the agency to look at the safety aspect.

• 2020

Mr. J. Foster: Not only look at it, but deal with it, sir.

Mr. Ouellet: And implement it.

Mr. J. Foster: And implement it. That is my major concern.

I know this sounds a little bit like we are trying to sell something, but safety . . . Most of us spend our lives in this business, and the reason we are here now is I guess maybe we learned to deal with the issues or the problems we face. We are looking at a brand-new generation of pilots coming out. We have to give them every break to deal with these issues in the safest and soundest and sanest manner possible. That is really what I am trying to get through to you gentlemen. It is difficult to express sincerity, but this is our main concern. We think the bill is good, but we are worried about the regulatory side of this and who is going to do it and what the outcome is going to be downstream in 5 or 10 or 15 years, long after I am gone from this organization. At 75 I do not intend to be sitting around the office at these buildings at 8 p.m. trying to convince people.

Mr. Benjamin: You look younger than all the rest of us.

Mr. J. Foster: Perhaps I am, but . . .

Mr. Ouellet: Thank you very much; I think it is a very useful testimony. Indeed, it is upon the members of the committee, now that we have been informed of the danger there, to find the proper amendment to this legislation to make sure that safety is not going to be compromised and certainly not going to be left entirely in the hands of the industry to supervise themselves.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, just before Mr. Benjamin . . . Mr. Foster, I am not sure who you are, what the organization is. You sound like a bureaucrat one minute and then you are an industry person in the next minute. Now, you cannot be both.

Mr. J. Foster: Sir, I happen to be chairman of the union that is duly appointed by the Public Service Staff Relations Board to represent the pilots who work for Transport Canada. My game is the union.

Mr. Belsher: But you are not CALPA?

[Translation]

M. J. Foster: Là-dedans, il montre très bien les désavantages de ces régimes. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'avantages, je dis seulement que ce sont là les dangers auxquels nous faisons face, et cela me préoccupe. Je ne dis pas que nous ne devrions pas nous engager dans cette voie, mais j'ai des craintes.

M. Ouellet: Monsieur Foster, d'après votre témoignage, le critère de ceux qui sont aptes, désireux et capables n'est pas suffisant. Il devrait y avoir un critère supplémentaire en matière de sécurité et des instances qui s'occuperaient de la sécurité pour veiller à ce que l'Office ait les moyens de l'examiner.

M. J. Foster: Pas seulement d'examiner la question, mais aussi de s'en occuper.

M. Ouellet: Et de veiller à ce que ce soit respecté.

M. J. Foster: Oui. C'est cela qui me préoccupe.

Je sais que j'ai l'air d'essayer de vous convaincre de quelque chose, mais la sécurité . . . La plupart d'entre nous passons notre vie dans ce secteur, et la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui c'est que nous avons appris à nous occuper des questions ou des problèmes auxquels nous faisons face. C'est une nouvelle génération de pilotes qui prend la relève. Il faut leur donner tous les moyens possibles pour faire face à ces questions de la façon la plus sûre, la plus avisée et la plus intelligente possible. C'est de cela que j'essaie de vous convaincre. La sincérité, c'est difficile à exprimer. Nous pensons que le projet de loi est bon mais nous nous inquiétons de ce qu'il prévoit en matière de règlements, de qui s'en chargera et de ce que le résultat sera dans 5, 10 ou 15 ans, bien après que j'aurai accroché mes patins. Quand j'aurai 75 ans, je n'ai pas l'intention de traîner au bureau jusqu'à 20 heures du soir pour convaincre des gens.

M. Benjamin: Vous avez l'air plus jeune que nous tous.

M. J. Foster: Peut-être, mais . . .

M. Ouellet: Merci beaucoup; j'ai trouvé votre témoignage très utile. De fait, il appartient aux membres du Comité, maintenant qu'ils ont été avertis des dangers, de trouver l'amendement qui garantira que la sécurité ne sera pas compromise ni laissée entièrement aux mains de l'industrie.

M. Belsher: Monsieur le président, juste avant que M. Benjamin . . . Monsieur Foster, je ne sais pas exactement qui vous êtes et ni quelle est votre organisation. A vous entendre, vous avez l'air tour à tour d'un bureaucrate puis d'un membre de l'industrie. Vous devez bien être l'un ou l'autre.

M. J. Foster: Monsieur, il se trouve que je suis le président du syndicat qui est nommé par le Conseil des relations de travail de la Fonction publique pour représenter les pilotes au service de Transports Canada. C'est de syndicalisme que je m'occupe.

M. Belsher: Mais vous n'appartenez pas à la CALPA?

[Texte]

Mr. J. Foster: I am not CALPA, I am not a bureaucrat; I just represent a hell of a good bunch of guys who are trying to make an industry work as a union. Part of our job, of course, is all the good union things: hassle for wages, better conditions of work, and things like that. We recognize that; that is part of the job.

Mr. Benjamin: I take it you represent air crew of governmental departments; that would be Transport, Environment—

Mr. J. Foster: Only Transport Canada.

Mr. Benjamin: Do you also represent inspectors?

Mr. J. Foster: The civil aviation inspectors who provide the regulatory and the air navigation systems side of Transport's responsibility to the Minister. If you look at the background, the Aeronautics Act amendments, part of the Minister's responsibility is to supervise this type of thing. I also represent the pilots who provide helicopter services for the Coast Guard. I am now left with I think five executive pilots who provide the certification of aircraft coming off the line—like I think last night I saw on the news the stretch DASH-8.

Mr. Benjamin: You have only five?

Mr. J. Foster: Well, the rest are now—the function has been transferred to the military.

The Chairman: That is what I was going to say. Do you have the old DOT pilots, or the ones that have been transferred to DND?

Mr. J. Foster: No, no. Nobody got transferred to DND, believe me. For some reason they were too old, too something; they did not fit the military mould.

The Chairman: How many would be in your union? How many would you represent?

Mr. J. Foster: In total?

The Chairman: Yes.

Mr. J. Foster: About 450 civil aviation inspectors, who provide the regulatory on the NS side; about 55 helicopter pilots; 5 left-over executive pilots, who now work for air-worthiness side and provide the certification; and there are about 50 people who have been excluded through the Public Service Staff Relations Act—they represent the first step or part of the management team within the . . .

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Traduction]

M. J. Foster: Non; je ne suis pas un bureaucrate non plus. Je représente seulement une brochette de types formidables qui essaient de faire marcher l'industrie comme un syndicat. Une partie de mon travail, évidemment c'est de m'occuper des questions syndicales habituelles: se démener pour obtenir des salaires, de meilleures conditions de travail, et autres choses du genre. J'en prends mon parti, cela fait partie du boulot.

M. Benjamin: Je crois savoir que vous représentez les équipages aériens des ministères du gouvernement. Donc les Transports, l'Environnement . . .

M. J. Foster: Seulement Transports Canada.

M. Benjamin: Représentez-vous aussi les inspecteurs?

M. J. Foster: Les inspecteurs de l'aviation civile qui constituent le volet réglementaire et le volet des systèmes de navigation aérienne du ministère des Transports. Si vous remontez dans le temps, vous verrez que les amendements de la Loi sur l'aéronautique donnent au ministre la charge de superviser ce genre de choses. Je représente aussi les pilotes d'hélicoptères qui travaillent pour la Garde côtière. Il ne me reste plus que cinq pilotes de rang élevé qui accordent les attestations aux appareils qui sortent d'usine, comme ce que j'ai vu hier soir aux nouvelles à propos du DASH-8 allongé.

M. Benjamin: Vous n'en avez que cinq?

M. J. Foster: Eh bien, les autres sont maintenant . . . ce service a été transféré aux militaires.

Le président: C'est ce que j'allais dire. Avez-vous les anciens pilotes du ministère des Transports ou ceux qui ont été mutés à la Défense nationale?

M. J. Foster: Non, non. Personne n'a été muté à la Défense, croyez-moi. Ils étaient soit trop vieux soit trop autre chose; ils ne faisaient pas assez militaires.

Le président: Combien y en a-t-il dans votre syndicat? Combien de personnes représentez-vous?

M. J. Foster: En tout?

Le président: Oui.

M. J. Foster: Environ 450 inspecteurs de l'aviation civile, qui s'occupent des règlements en matière de systèmes de navigation; à peu près 55 pilotes d'hélicoptères; 5 pilotes de rang élevé qui nous sont restés et qui vérifient que les appareils sont en bon état de vol et accordent les attestations; et il y a aussi à peu près 50 personnes qui ont été exclues aux termes de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique: celles-là représentent le premier niveau de gestion au sein de . . .

Le président: Monsieur Benjamin.

• 2025

Mr. Benjamin: Mr. Foster, welcome. I was here when you were before this committee before. You did well then, and you are doing well now, I think. I appreciate your desire not to appear self-serving, or worried only about yourselves. I accept, and I am sure my colleagues fully accept, your concern as

M. Benjamin: Bienvenue, monsieur Foster. J'étais là à votre dernière comparution. Vous aviez été bon et vous êtes encore bon aujourd'hui. Je vous suis reconnaissant de ne pas vouloir défendre uniquement vos intérêts. Je comprends, tout comme mes collègues, j'en suis sûr, votre volonté de sincérité en ne limitant pas exclusivement vos remarques à la situation de

[Text]

being not only genuine, but a lot wider than just those you represent. We appreciate that.

I take it—I want to be sure I have your submission clear—you support the legislation from the economic side. It allows the transportation industry the opportunity to grow. That is the sort of thing you say in your background on the first page. But on the other side of the coin, on page 5 in your conclusions, you say a strong regulatory function must be maintained by the government. So you feel betwixt and between: you like the opportunity for the industry to grow, but there must be a strong regulatory regime maintained by the government.

Mr. J. Foster: I could probably make that a little clearer to you. The economic side is not our bag. We would like to see the industry grow. When it comes to the proficiency and the standard by which the industry operates, that is the part I do not want to go into. It is the able part, or the fit part, I should say. Willing is not our bag. Able: if he has money and the airplanes and the crews lined up . . . again, we do not feel that fits very well within our mandate. But fit: I think that fits in our mandate; and that is the part that personally concerns me.

Mr. Benjamin: I take it, then, you want to reduce the self-regulatory capacity of the airlines and the air transporters; and I sure agree with you on that score. You cannot have a coyote in charge of the chicken coop.

But when you say in your first recommendation a minimum of 125 more personnel are required to maintain just the past level of service, I hope you will appreciate, we cannot put that number in a bill.

Mr. J. Foster: Oh, I recognize that. I was just trying to impress upon you . . . That number of 125 came out of a document called *An A-Base Review*, which was commissioned by a former Minister, a Mr. Sinclair. He was trying to determine what we should do, what needs to be done, and how many people we need to do it.

Mr. Benjamin: For the present, you say 125 more are needed just to maintain the past level of service. Assuming there is going to be growth, what would you estimate over a period of time, the next two or three years . . . how many more are we going to need?

Mr. J. Foster: To go on to my next recommendation, sir, I can only put a guess forward to you people. If we had those people, we utilized them properly, we then dispersed them to the areas of high activity, got them from the downtown cores of cities . . . Toronto is a good example. I think Toronto, at 4900 Young Street or wherever it is, is 25 miles or thereabouts from the airport. How much regulating can you do 25 miles away? You cannot even see the damned aircraft.

Edmonton is similar. Vancouver is similar. The only two places I can recall where we have people within the airport confines are Montreal—

An hon. member: Is that Mirabel or Dorval?

Mr. J. Foster: Dorval, sir. I cannot remember the other one offhand. I think we have only one.

[Translation]

ceux que vous représentez. Nous vous en sommes reconnaissants.

J'en déduis—je tiens à m'en assurer—que du point de vue économique cette mesure législative a votre approbation. Elle ouvre des perspectives de croissance à l'industrie des transports. C'est ce que font ressortir vos commentaires à la première page. En revanche, à la page 5, dans vos conclusions, vous dites indispensable que le gouvernement continue à jouer un rôle de réglementation. Vous vous retrouvez donc un peu assis entre deux chaises. Les perspectives de croissance de l'industrie vous plaisent, mais le gouvernement doit continuer à jouer son rôle de réglementation.

M. J. Foster: Je devrais peut-être un peu préciser ma pensée. Bien que nous souhaitions la croissance de l'industrie, les aspects économiques nous concernent moins. Les questions de compétences et de normes regardent l'industrie. C'est ce concept de «prêt, apte et disposé». Prêt: s'il a l'argent, les appareils et les équipages . . . encore une fois, nous ne pensons pas que cela nous regarde vraiment. En revanche, apte: je pense que cela nous regarde; et personnellement, c'est ce qui m'intéresse.

M. Benjamin: Si je vous comprends bien, la déréglementation a des limites et je suis tout à fait d'accord avec vous. Confier la garde du poulailler à un renard, c'est aller trop loin.

Cependant, lorsque vous dites dans votre première recommandation qu'il faut un minimum de 125 personnes supplémentaires si on veut simplement maintenir le service à son niveau antérieur, vous comprendrez, je l'espère, que nous ne pouvons le stipuler dans la loi.

M. J. Foster: Je n'en doute pas. Je voulais simplement vous rappeler . . . Ce chiffre est tiré d'un document intitulé *An A-Base Review*, document préparé à la demande d'un ancien ministre, un certain M. Sinclair. Son objet était de déterminer nos besoins et les effectifs nécessaires.

M. Benjamin: Vous dites qu'à l'heure actuelle il faut 125 personnes de plus pour simplement maintenir le service à son niveau antérieur. Supposons que cette croissance se concrétise. Selon vos calculs, quels effectifs supplémentaires seront nécessaires d'ici deux ou trois ans?

M. J. Foster: C'est l'objet de ma recommandation suivante, monsieur, et ce n'est qu'une estimation. Si nous avions ce personnel, si nous l'utilisions correctement, s'il était affecté aux endroits où il est vraiment utile, s'il ne restait pas dans des bureaux au centre-ville . . . Toronto est un bon exemple. Le bureau du 4900 *Young Street*, je crois, à Toronto, se trouve à 25 milles de l'aéroport. Que peut-on faire à 25 milles de l'aéroport? On ne peut même pas voir les foutus avions.

À Edmonton c'est la même chose. Si ma mémoire est exacte, les deux seuls endroits où ce personnel se trouve dans l'aéroport sont Montréal . . .

Une voix: A Mirabel ou à Dorval?

M. J. Foster: A Dorval, monsieur. Je ne me souviens pas de l'autre endroit. Je crois qu'il n'y en a qu'un.

[Texte]

The other thing is why do we have people sitting in downtown Edmonton when our activity is going on in Inuvik or Whitehorse or Yellowknife or Baker Lake or Resolute Bay? That is what we are facing. We rush up there once a week or once a month or once a year or every six months, and say, ah, we have caught you, and you, and you. If you excuse me for a second, what in the blazes happens to the other 10, 11 or 12 months of the year? That is why I am saying, if we are looking at reducing the cost initially, this is not going to reduce the cost. Overall, perhaps, we may have a fighting chance. I do not know. I put that forward for your people.

• 2030

Mr. Benjamin: In your recommendation number 3:

That the level of reliance on the private sector's subsidization of the regulatory function be reduced.

Initially, that escaped me. I take it that what you mean is that because so much of the regulation is carried out by the industry, the air carriers themselves, they are thereby subsidizing a function that should belong to the regulatory agency.

Mr. J. Foster: By my estimate we have 650 people in the industry now carrying out a regulatory function, that is, company check-pilots and day-to-day flight test examiners. These are people involved only with the pilot end of this. How many people are involved with the airworthiness end of it, I have no idea. It is outside my bailiwick. What I am suggesting here is that it is costing industries somewhere between, and this is only a wild guess of mine, \$35 million to \$55 million per year to pay these people who are carrying out these functions for the Ministry of Transport. It is not only this government but past governments. All governments. It has been going on for 20, maybe 30 years, I do not know.

Mr. Benjamin: That does not hurt the feelings of the Minister of Finance.

Mr. J. Foster: I know it does not.

What I am saying is we are turning this authority back to the industry. Even the turn-back of authority to an industry is a form of subsidization. When I wrote that I was thinking more in terms of the financial aspect, but I can only guess at how much it costs.

Mr. Benjamin: All right. But your main point is that there should be less self-regulation by the industry. The inspection services you carry on, is that pilots and aircrew only, or is that airworthiness, maintenance checks?

Mr. J. Foster: In total. I only deal with the people who deal with pilots. There are other unions or associations that deal with the airworthiness aspects of this. I am reticent to speak on their behalf because—

Mr. Benjamin: Right. Then you do just pilots. In the main, all the stuff that comes out of the Aeronautics Act, like the Air Transport Committee, only deals with routes and who shall or

[Traduction]

Pourquoi ces gens se trouvent-ils à Edmonton alors que c'est à Inuvik, Whitehorse, Yellowknife, Baker Lake ou Resolute Bay que nous en avons besoin? C'est ça le problème. Ils s'y précipitent une fois par semaine, une fois par mois, une fois par an ou une fois tous les six mois pour dire: ah, ah, je vous ai attrapés. Excusez-moi, mais pendant les 10, 11 ou 12 autres mois de l'année que se passe-t-il? Si l'idée au départ est de réduire les coûts, ce n'est pas la solution. Globalement, il y a peut-être une petite chance. Je ne sais pas. À vous de juger.

M. Benjamin: Vous recommandez également—il s'agit de votre troisième recommandation:

De réduire la part de subvention de la fonction de réglementation assumée par le secteur privé.

Au début, je ne comprenais pas. Je suppose que vous voulez dire qu'étant donné qu'une grande partie de la réglementation est assumée par l'industrie, par les transporteurs aériens eux-mêmes, en conséquence, ils subventionnent une fonction qui devrait être exclusivement exercée par l'Office de réglementation.

M. J. Foster: D'après mes estimations, 650 personnes de l'industrie assument actuellement une fonction de réglementation, se chargent d'évaluer les pilotes et de leur faire passer des examens. Il s'agit uniquement de ceux qui s'occupent des pilotes. Quant à savoir combien sont chargés d'examiner l'état des appareils, je n'en ai aucune idée. Je ne peux pas le savoir. Je dis simplement que payer ces gens qui se chargent de ce travail pour le ministère des Transports coûte à l'industrie autour de 35 à 55 millions par année, et ce n'est qu'une très vague estimation. Il n'y a pas que ce gouvernement, tous les gouvernements précédents ont agi ainsi. Cela fait peut-être 20 ou 30 ans que cela dure, je ne sais pas.

M. Benjamin: Le ministre des Finances ne s'en plaint pas.

M. J. Foster: Ça, je le sais.

Nous confions cette fonction à l'industrie. Confier ce genre de fonction à une industrie est une forme de subvention. Quand j'ai écrit cela je pensais plus en termes financiers mais je ne peux qu'en deviner le coût.

M. Benjamin: Très bien. Il reste qu'à votre avis il devrait y avoir des limites à cette auto-réglementation. Vos services d'inspection concernent uniquement les pilotes et les équipages ou aussi bien l'état des appareils, leur entretien?

M. J. Foster: Uniquement les pilotes. Il y a d'autres syndicats ou d'autres associations qui se chargent de ces autres aspects. J'hésite à parler en leur nom car...

M. Benjamin: Très bien. Donc, simplement les pilotes. D'une manière générale, le Comité des transports aériens, comme tous les autres organismes relevant de la Loi sur l'aéronautique, ne s'intéresse qu'aux lignes et à l'octroi des

[Text]

shall not have a licence. All the regulatory powers are under the Ministry of Transport, are they not?

Mr. J. Foster: That is right, sir.

Mr. Benjamin: Yes, so there are other groups that carry on the other areas of inspection.

Mr. J. Foster: The others . . . cabin attendance, airworthiness, dangerous goods—

Mr. Benjamin: —maintenance checks—

Mr. J. Foster: —security. Do not get me wrong. I am not belittling them. I think they are important, as important as what we are doing.

Mr. Benjamin: We hear they are decidedly short of people, too.

Mr. J. Foster: I presume they will speak for themselves.

Mr. R. Kendall (Vice-Chairman, Aircraft Operations Group Association): Right now, 99% of all linechecks of air carriers are carried by company check-pilots, for example.

Mr. J. Foster: The en route checks.

Mr. Kendall: Yes, sir. Of all the checks on second officers, their annuals, 99% are carried out by the company check-pilot as well.

Mr. Benjamin: In the case of the large, legitimate, established carriers, I do not doubt for a minute that works very well. But what about the score of the small companies, the new companies, the new entries—

Mr. Kendall: They are running between 70% and 50% self-checks as well. What we are saying is, if we give away any more of those powers of delegation now, then it again reduces the number of checks that our own inspectors will be doing on the company check-pilots themselves and on the necessary route checks that they have to do at least once a year.

Mr. Ouellet: How does it compare with the American experiment? Can you—

Mr. Kendall: Right now, the Americans are looking at hiring between 500 and 700 more civil aviation inspectors to cope with the deregulatory problem. Last year alone, over 100 new air carriers started up in Canada. We are starting to fall behind the power curve already.

Mr. J. Foster: We are worried about that. The Americans have found that . . . I was beginning to quote from a statement by a fellow called Mr. Rae who gave a submission to a safety seminar. His concluding question was: Who is going to control this thing downstream? If you can give me just a moment, I will find my pieces of paper which I put aside here.

• 2035

The Chairman: Do not worry about the papers, just tell us what you know.

[Translation]

licences. C'est le ministère des Transports qui détient tous les pouvoirs de réglementation, n'est-ce pas?

M. J. Foster: C'est exact, monsieur.

M. Benjamin: Oui, il y a donc d'autres groupes qui sont chargés de ces autres inspections.

M. J. Foster: Les autres . . . le personnel navigant, l'état des appareils, les marchandises dangereuses . . .

M. Benjamin: . . . l'entretien . . .

M. J. Foster: . . . la sécurité. Ne vous méprenez pas, je ne minimise pas du tout leur importance. C'est tout aussi important que ce que nous faisons.

M. Benjamin: Nous avons entendu dire qu'ils manquaient également de personnel.

M. J. Foster: Je suppose qu'ils vous le diront eux-mêmes.

M. R. Kendall (vice-président, Association du groupe de la navigation aérienne): À l'heure actuelle, 99 p. 100 des vérifications des transporteurs aériens sont effectuées par les pilotes-inspecteurs des compagnies, par exemple.

M. J. Foster: Les inspections en vol.

M. Kendall: Oui, monsieur. Quatre-vingt-dix-neuf p. 100 des inspections des deuxième pilotes, leurs inspections annuelles, sont effectuées par les pilotes-inspecteurs de la compagnie.

M. Benjamin: Pour les transporteurs légitimes, établis et importants, je ne doute pas un instant que cela marche très bien. Mais pour ce qui est des petites compagnies, des compagnies nouvelles, des nouveaux venus sur le marché . . .

M. Kendall: Elles assurent elles-mêmes également de 70 à 50 p. 100 de ces inspections. Nous disons simplement que s'il y a encore augmentation de cette délégation du pouvoir, cela entraînera une réduction du nombre de vérifications effectuées par nos propres inspecteurs auprès des pilotes-inspecteurs des compagnies et des vérifications en vol qu'ils doivent faire obligatoirement au moins une fois par an.

M. Ouellet: Quelle est la comparaison avec ce qui se passe aux États-Unis? Pouvez-vous . . .

M. Kendall: Les Américains envisagent d'engager de 500 à 700 inspecteurs d'aviation civile supplémentaires pour faire face au problème de la déréglementation. La seule année dernière a vu la naissance de 100 nouvelles compagnies de transport aérien au Canada. Nous commençons déjà à ne plus pouvoir faire face.

M. J. Foster: Cela nous inquiète. Les Américains ont constaté que . . . J'avais commencé à vous citer ce qu'avait dit un certain M. Rae lors d'un séminaire sur la sécurité. Il avait conclu son exposé en posant la question suivante: Qui aura la responsabilité du contrôle en aval? Donnez-moi un instant pour retrouver ce papier.

Le président: Ne vous en faites pas au sujet des documents, dites-nous simplement ce que vous savez.

[Texte]

Mr. J. Foster: What they say is they do not have enough people to cope, and they have had to give so much authority back to industry that basically they have lost control.

The Chairman: That was Mr. Ouellet's question, I thought. What has gone on...? You talked about new airlines or something. What has been the trend on the American scene? Since we keep hearing about the American scene in all these facet modes, have they been re-delegating back to the private sector to do some of this inspection under rules and regulations laid down by the FAA or whatever?

Mr. J. Foster: If I can sort of paraphrase this a bit. The growth in the American industry has been so great that you go down to the fourth-level carriers everybody is new. A carrier at, say, the second level has gone through 125% change in manpower in a 12-month period, and they have to bring them up from the lower levels. The problem is the industry is growing so fast, and we are facing a pilot crunch which will be paramount in this country, I am guessing, around 1990. It is in the United States now; it is in England; it is around. I do not know where we are going to get these people.

American Airlines hired something like 5,000 people to fill their slots. It is sort of a progression up there. You are bringing limited experienced people in to big equipment like the 727, the 737, the DC-9, on and on and on—747s and up that line. They are being forced into the position of taking a pilot command position before they are really ready for it. And that is one of the things that happened on Air Florida when they hit the bridge at Washington. They had inexperienced crews flying that aircraft who did not recognize the hazards they happened to be in. I can see this happening in this country in some form or another. God forbid that we do. The problem is we are going to start bringing people in.

In 1982 to 1984 the number of people we trained as pilots dropped by 50%, and I presume this was because of the economic times of that period. But out of the people we do train, it was a drop from 8,000 to 4,000. It is starting to creep up again. But to get professional pilots onstream you are looking at five to ten years, somewhere in that area. We have a three- or four-year gap before we can start training. The demand appears, at least to me, to be exceeding our ability to supply trained pilots.

An hon. member: And test them?

Mr. J. Foster: And test them. We had 100 more air carriers in the last 12 months certified—certified air carriers. I just got that this very afternoon from Transport.

The Chairman: Mr. Ouellet asked, and Mr. Benjamin still has a question, but Mr. Foster, are you saying that all we have heard about rationalization, and what different witnesses have said before us, that if PWA takes over CP and they rational-

[Traduction]

M. J. Foster: Ils disent qu'ils n'ont pas suffisamment de gens pour faire le travail et qu'ils ont dû redonner tellement de pouvoir à l'industrie qu'ils ont pratiquement perdu le contrôle.

Le président: Je croyais qu'il s'agissait de la question de M. Ouellet. Que s'est-il passé...? Vous avez parlé de nouvelles compagnies aériennes. Quelle a été la tendance aux États-Unis? Étant donné qu'on nous parle toujours de ce qui se passe aux États-Unis à ce sujet, est-ce qu'ils ont délégué à nouveau au secteur privé une partie de cette inspection en vertu des règlements stipulés dans la Loi sur l'administration financière ou autre?

M. J. Foster: Si vous me permettez, je vais paraphraser. La croissance de l'industrie américaine a été si marquée que lorsque vous arrivez aux transporteurs de quatrième catégorie, tout le monde est nouveau. Pour un transporteur, disons, de seconde catégorie, le taux de roulement de la main-d'oeuvre a été de 125 p. 100 au cours d'une période de douze mois, et ils ont dû aller chercher ces employés dans les catégories inférieures. Le problème c'est que l'industrie croît si rapidement que nous nous retrouverons avec une pénurie de pilotes au pays vers les années 1990. C'est le cas actuellement aux États-Unis et en Angleterre. C'est le cas partout. Je ne sais pas où nous irons chercher ces gens.

American Airlines a embauché environ 5,000 personnes pour combler ces postes. Il s'agit d'un genre de progression. Vous faites travailler des gens qui ont une expérience limitée sur des appareils comme les 727, les 737, les DC-9, les 747, etc. Ils sont obligés d'accepter un poste de commandant de bord avant d'être réellement prêts. C'est ce qui s'est produit, entre autres, à la Société Air Florida dont un avion est entré en collision avec le pont à Washington. L'équipage responsable de l'avion n'avait pas suffisamment d'expérience pour reconnaître les dangers. Je crois que cela pourrait se produire au Canada d'une façon ou d'une autre. J'espère bien que ce ne sera pas le cas. Le problème c'est que nous allons commencer à aller chercher des gens.

Entre 1982 et 1984, le nombre de pilotes que nous avons formés a chuté de 50 p. 100 et je présume que c'était en raison de la situation économique que nous connaissions à l'époque. Le nombre de pilotes que nous formons est donc passé de 8,000 à 4,000. Ce nombre recommence maintenant à augmenter. Mais il faut environ cinq à dix ans pour former des pilotes professionnels. Nous avons donc un écart de trois ou quatre ans avant que nous puissions commencer à former des pilotes. La demande me semble dépasser notre capacité à fournir des pilotes compétents.

Une voix: Et les mettre à l'épreuve?

M. J. Foster: Et les mettre à l'épreuve. Au cours des douze derniers mois, nous avons eu 100 transporteurs aériens de plus—transporteurs aériens titulaires d'une licence. Je viens tout juste d'obtenir ces chiffres cet après-midi du ministère des Transports.

Le président: M. Benjamin a encore une question à poser, mais monsieur Foster, M. Ouellet a demandé si vous voulez dire que tout ce que nous avons entendu au sujet de la rationalisation et ce que divers témoins nous ont dit, que si

[Text]

ize, I must say I am interested in this business of pilots that there are not pilots out there in the marketplace. I know about the east, with the EPA strike, Harry Steele brought in strike-breakers, or whatever, and there were a lot of good EPA pilots—

Mr. J. Foster: What year was that, if I may ask?

The Chairman: Two years ago.

Mr. J. Foster: You are talking basically 1984.

The Chairman: I am talking about 1985-86.

Mr. J. Foster: Okay, 1985. It is my understanding, from speaking to individuals in ATAC, we have a major expansion going on in the aviation industry in eastern Canada. There is great expansion on the regional carriers to feed them into the major centres, and they are talking about turbo-prop equipment. We have the same things happening in Ontario—DASH-8s, DASH-7s. It was in the paper the other day about Pacific Western bringing in some British aircraft—1920 passenger aircraft. They provide good safe service.

I hate to use company names, but my understanding is that Air B.C. is now expanding into Alberta and possibly Saskatchewan. Who owns these companies, I do not know. There is amalgamation going on that dazzles me. It is not my business to keep track, but there is a major expansion going on requiring more and more people. For example, going back to *The Globe and Mail*, and I hate to use *The Globe and Mail* as my intelligence source, Wardair is bringing in A-300s, I believe, starting in November. For the next 6 to 24 months, they will need another 90 pilots. These are little companies that 8 or 9 years ago were flying a small twin-engine, light type of transport—this is similar to what Lockheed did—and now they are operating 727s. I have heard they have gone into DC-8s. I am not in a position to keep track of who does what to whom, but I am saying there is a vast increase in the expansion. I think this is good for the country.

• 2040

I am only concerned with who makes the regulation. If it is decided by the government to turn back the industry, that is the government's decision. I think it would be a wrong decision, but I think we must keep a balance—as a matter of fact, I think the balance may have gone too far. I would like to see some of it come back to us. The self-serving part of it is that it would be more members for me, but—

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Foster, I am getting your message now. You are not objecting to the growth, you are welcoming that. Your concern is the capacity of pilot inspection services, as well as all the other inspection services, to cope with it. You are less con-

[Translation]

PWA achète CP et rationalise, je dois dire que le problème de pénurie de pilotes me préoccupe. Je sais que dans l'est, lorsqu'il y a eu grève à EPA, Harry Steele a fait venir des briseurs de grève et je sais que EPA avait beaucoup de bons pilotes . . .

M. J. Foster: En quelle année était-ce?

Le président: Il y a deux ans.

M. J. Foster: Vous parlez essentiellement de 1984.

Le président: Je parle de 1985-1986.

M. J. Foster: Très bien, 1985. D'après les conversations que j'ai eues avec des membres de l'Association canadienne du transport aérien, l'industrie de l'aviation connaît actuellement une expansion importante dans l'est du Canada. Il y a une expansion importante des transporteurs régionaux vers les grands centres, et ils parlent de matériel à turbo-propulseur. Nous avons la même situation qui se produit en Ontario—les DASH-8, DASH-7. On disait dans les journaux l'autre jour que Pacific Western achèterait des avions britanniques—des avions pour passagers 1920. Ils fournissent un bon service sécuritaire.

Je n'aime pas nommer les sociétés, mais je crois que Air B.C. est actuellement en train d'étendre ses services en Alberta et possiblement en Saskatchewan. Je ne sais pas qui est propriétaire de ces sociétés. L'amalgamation qui existe aujourd'hui me renverse. Ce n'est pas à moi de suivre la situation de près, mais il y a actuellement une expansion importante qui nécessitera de plus en plus de gens. Par exemple, selon le journal *The Globe and Mail*, je n'aime pas utiliser *The Globe and Mail* comme source de renseignements, mais Wardair mettra en service des appareils A-300 à compter de novembre, je crois. Au cours des 6 à 24 prochains mois, ils auront besoin de 90 autres pilotes. Nous parlons de petites sociétés qui, il y a huit ou neuf ans, utilisaient de petits appareils légers bimoteurs—c'est semblable à ce que Lockheed a fait—et qui utilisent maintenant des 727. J'ai entendu dire qu'ils utilisaient des DC-8. Je ne suis pas en mesure de me tenir au courant de ce que chacun fait, mais je dis qu'il y a une très grande expansion. Je pense que c'est une bonne chose pour le pays.

Je me préoccupe uniquement de ceux qui font les règlements. Si le gouvernement décide de s'en remettre à l'industrie, c'est la décision du gouvernement. Je pense que cela ne serait pas une bonne décision, mais à mon avis, nous devons garder un certain équilibre. Je crois toutefois que l'on est peut-être allé trop loin. J'aimerais qu'une certaine partie nous revienne. Cela voudrait dire que nous aurions davantage de membres, mais . . .

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Foster, je comprends maintenant votre message. Vous ne vous opposez pas à la croissance, vous la voyez plutôt d'un bon oeil. Ce qui vous préoccupe, c'est la capacité des services d'inspection des pilotes ainsi que tous les services

[Texte]

cerned with the established "legitimate" airlines than you are with the new entrants, or the rapid expansion of former small carriers. The people whom you represent as inspectors do not have the capacity to inspect them properly.

Mr. J. Foster: I just do not have the manpower to cover the bases. I am not as worried about the major carriers, believe me. It would appear to me—I am not an economist—

Mr. Benjamin: They have pretty high standards.

Mr. J. Foster: —so I do not know what their balance sheets are. They have the money to sustain the safety factor. It is the new entrants who possibly—I can only say possibly—are entering on a limited budget. They have to trim everything down. Where do you look? You look everywhere. Our ability to find out when they reach that magic point—I cannot tell you where that magic point is.

The Chairman: I think it is clear.

Mr. Benjamin, thank you.

Mr. Foster, on page 5 of your brief you do set out the recommendations, from your point of view, and I must say you brought an interesting perspective to the deliberations of the committee. The question regarding the required number of inspectors has been before the committee and is causing concern. I must say you have highlighted it with your evidence here tonight. I want to thank you for coming and leaving us with your brief, which has some interesting appendices to it.

Mr. Angus: May I do the right of refusal, in terms of these gentlemen?

The Chairman: No. Why?

Mr. Angus: I think it is very applicable to the people whom they represent. In some of the health and safety laws in this country an individual has the right to refuse to work in an environment that is unsafe.

The Chairman: All right. I see what you mean.

Mr. Angus: I am wondering, gentlemen, whether you would agree that, in the case of holders of aviation certificates—even though by law they are required to make sure that this piece of air equipment is safe before it is used, we know that there is potential for pressure and stress. There is also the fact that a pilot does not necessarily know what the hell has happened with that engine. If a mechanic tells him that the engine is okay, he has to accept his word for it. Should that mechanic have the right, under law, to refuse to certify and allow that equipment out, even if he is under fear of discipline by his employer? Is that something we should put in this bill?

Mr. Benjamin: Or the certification of a pilot.

Mr. J. Foster: You have asked me a very difficult question. I will put this back to you, sir, and I am not trying to evade this question.

The Chairman: I am sorry, Mr. Angus, I missed your point when you said it was about the the right of refusal. You have

[Traduction]

d'inspection à faire face à cette expansion. Ce n'est pas tant les compagnies aériennes «légitimes» que les nouvelles sociétés qui vous préoccupent, ou l'expansion rapide des petits transporteurs. Les gens que vous représentez n'ont pas suffisamment d'inspecteurs pour effectuer une bonne inspection.

M. J. Foster: Je n'ai tout simplement pas la main-d'oeuvre pour le faire. Je ne suis pas aussi inquiet en ce qui concerne les principaux transporteurs, croyez-moi. Il me semble—je ne suis pas un économiste...

M. Benjamin: Ils ont des normes assez élevées.

M. J. Foster: ... je ne sais donc pas quels sont leurs bilans. Ils ont les fonds nécessaires pour maintenir le facteur de sécurité. Ce sont les nouvelles sociétés qui ont peut-être—et je ne peux dire que peut-être—un budget limité. Elles doivent tout rationaliser. Où regardez-vous? Vous regardez partout. Notre capacité de savoir quand elles atteignent ce point magique—je ne peux pas vous dire où se trouve ce point magique.

Le président: Je pense que c'est clair.

Monsieur Benjamin, merci.

Monsieur Foster, à la page 5 de votre mémoire vous faites des recommandations, et je dois dire que vous avez apporté une perspective intéressante aux délibérations du Comité. La question du nombre requis d'inspecteurs a été soulevée au Comité et nous préoccupe. Je dois dire que votre témoignage ici ce soir l'a mis en lumière. Je vous remercie donc d'être venu ici et de nous avoir remis votre mémoire qui comporte certaines annexes intéressantes.

M. Angus: Puis-je poser une question au sujet du droit de refus?

Le président: Non. Pourquoi?

M. Angus: Je crois qu'il peut certainement s'appliquer aux gens qu'ils représentent. En vertu de certaines lois relatives à la santé et à la sécurité au pays, un particulier a le droit de refuser de travailler dans un endroit dangereux.

Le président: Très bien. Je vois ce que vous voulez dire.

M. Angus: Je me demande, messieurs, si vous conviendrez que dans le cas de détenteurs de licence d'aviation, même si la loi les oblige à s'assurer qu'un appareil est sans danger avant de l'utiliser, nous savons qu'il y a possibilité de pression et de stress. En outre, un pilote ne sait pas nécessairement tout ce qui est arrivé au sujet d'un moteur. Si un mécanicien lui dit que le moteur est en bon état, il doit le croire sur parole. Le mécanicien ne devrait-il pas avoir le droit, en vertu de la loi, de refuser de certifier un tel appareil et de permettre qu'il sorte, même s'il craint d'être puni par son employeur? Est-ce quelque chose que nous devrions inclure dans ce projet de loi?

M. Benjamin: Ou l'accréditation d'un pilote.

M. J. Foster: Vous m'avez posé une question très difficile. Je vais vous demander d'y répondre, monsieur, et je n'essaie pas d'éviter cette question.

Le président: Je regrette, monsieur Angus, mais je n'ai pas compris là où vous vouliez en venir lorsque vous avez dit qu'il

[Text]

been on this line of questioning and I understand it, but, in terms of Mr. Benjamin's interjection, the certification of a pilot is under the Aeronautics Act. We do not need it in the NTA, and perhaps this thing that Mr. Angus is talking about should be in the Aeronautics Act. I do not know. What is your—

Mr. J. Foster: Seriously, if anybody who feels that an unsafe condition exists under the Aeronautics Act—I cannot quote you the precise section right at this moment—

• 2045

The Chairman: We know it is there.

Mr. J. Foster: —he is obliged by law then to declare that equipment unsafe and refuse either to certify it or to fly it.

The problem is when the thing is already . . . From my point of view—and I speak from a pilot's point of view—once it is certified, I have one hell of a time saying that is unservicable, or that is unsafe to fly, because somebody else has certified it. That comes with the territory, and we accept that. That is one of the problems. The new occupational safety and health laws that . . . you get airborne . . . and I quote a case back in 1978 where a wing came off. Up to the moment that wing came off, that aircraft was perfectly airworthy. He had no right to refuse to fly it. Once it happened . . . when does imminent danger start? I do not know.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Foster and Mr. Kendall, for your different and interesting perspective for our deliberations. Your brief is part of the record, and our staff will be looking at it to pursue some of the recommendations therein that are going to be relevant in the NTA, compared with the Aeronautics Act and some other matters. But Mr. Angus and others have been very concerned, and we all have a fundamental concern, about the question of safety, as you have too.

Mr. Benjamin, you have a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to be fair to you and the committee, I will tell the committee that you and I had a telephone conversation this morning concerning Prof. Frederick Thayer, an economist specializing in transportation at Pittsburgh, who is one of the names put forward as an expert to hear from. I would like to give you the opportunity to report to the committee, because as I recall, this committee passed a motion authorizing the chairman, in consultation with members of the committee . . . about witnesses we are going to hear.

Mr. Thayer, I understand, was invited. Then the invitation was cancelled after he had made transportation arrangements and everything else. The invitation was cancelled.

I think that is not only discourteous, but it is a lack of the consultation process that was supposed to go on by the chairman with members of this committee. I appreciate we cannot do every damned one of those people who want to

[Translation]

s'agissait du droit de refus. On vous a posé la question, et je le comprends, mais pour ce qui est de l'interjection de M. Benjamin, l'accréditation d'un pilote se trouve dans la Loi sur l'aéronautique. Il n'est pas nécessaire de l'inclure dans la Loi nationale sur les transports, et il est possible que ce dont M. Angus parle devrait faire partie de la Loi sur l'aéronautique. Je ne sais pas. Quel est votre . . .

M. J. Foster: Si une personne est d'avis qu'il existe une condition dangereuse, en vertu de la Loi sur l'aéronautique—je ne peux pas vous donner l'article précis en ce moment . . .

Le président: Nous savons qu'il existe.

M. J. Foster: . . . la loi l'oblige à déclarer que cet appareil est dangereux et à refuser de le certifier ou de le piloter.

Le problème c'est lorsqu'il est déjà . . . A mon avis—et je me mets à la place du pilote—une fois qu'il est certifié, il n'est pas facile de dire qu'il est hors d'état de fonctionner ou qu'il est dangereux de le piloter, car une autre personne l'a déjà certifié. Cela pose donc un problème. Les nouvelles lois de santé et sécurité professionnelles . . . Vous décollez . . . Je vous cite en exemple un accident qui s'est produit en 1978 lorsqu'une aile s'est détachée. Jusqu'à ce que cette aile se détache, l'appareil était parfaitement en état de fonctionner. Il n'avait absolument pas le droit de refuser de le piloter. A quel moment commence-t-il à y avoir danger imminent? Je ne sais pas.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Foster et monsieur Kendall de nous avoir donné vos perspectives différentes et intéressantes. Votre mémoire sera consigné au compte rendu et notre personnel l'examinera afin de donner suite à certaines des recommandations en ce qui concerne la Loi sur les transports nationaux, par rapport à la Loi sur l'aéronautique et à d'autres questions. La sécurité est une question qui nous préoccupe tous beaucoup. M. Angus et d'autres personnes s'y intéressent de très près, comme vous d'ailleurs.

Monsieur Benjamin, vous avez un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour être juste envers vous et le Comité, je dirai au Comité que vous et moi avons eu une conversation téléphonique ce matin au sujet du professeur Frederick Thayer, un économiste qui se spécialise dans le domaine du transport à Pittsburgh. Il a proposé que son témoignage soit entendu à titre d'expert. J'aimerais vous donner l'occasion de faire un rapport au Comité, car si j'ai bonne mémoire, notre Comité a adopté une motion autorisant le président, en consultation avec les membres du Comité . . . au sujet des témoins que nous allons entendre.

Si j'ai bien compris, M. Thayer a reçu une invitation. L'invitation a par la suite été annulée, mais M. Thayer avait déjà fait ses réservations pour le voyage et autres. L'invitation a été annulée.

A mon avis, non seulement est-ce un manque de courtoisie, mais cela dénote également une lacune sur le plan de la consultation qu'il devrait y avoir entre le président et les membres du Comité. Je comprends que nous ne puissions

[Texte]

appear. There are too damned many of them. But when one is invited and he is a recognized international expert . . . Mr. Chairman, you may have thought he was just an airman. He is not.

The Chairman: I was wrong.

Mr. Benjamin: As I understand it, he was scheduled to appear before this committee on Wednesday.

The Chairman: That is not correct; but keep going.

Mr. Benjamin: In any case, I would urge this committee to re-issue an invitation to Prof. Thayer, and if we cannot hear him this week, we will hear him in Montreal or when we get back from Montreal.

The Chairman: Mr. Benjamin has stated the proposition basically correctly. The motion Mr. Ouellet asked . . . who did say to have witnesses in consultation with members of the opposition. We were on the road and making phone calls as committee members were in hearing. I was talking to the clerk about the next week. To make a long story short, I had asked the clerk before we left on the road to investigate and check on the possibility of the physical appearance of the experts who have produced the reports the committee have. Those are Mr. Trotter, Mr. Collins of the Peat Marwick people . . . Then there were two from the railways. The letter of Mr. Benjamin, which I have in my hand, asked for Prof. Thayer, John Nance, and the two from the railways . . . Pardon me: the two names Mr. Benjamin had, which were also the two names from the railways, a Mr. John Reilly and a Mr. Dempsey.

As a result of several conversations over a two-day period with the clerk, trying to find out what witnesses were around, I thought—and this is where I am in error, Mr. Benjamin . . . I checked with the clerk today, and the invitation had gone out. I thought I had instructed people to find out if they were available, because, if we had them all, we might have a conflict. As it turned out, I did not know the invitation had been fully extended to Professor Thayer. I also was in error to say that I thought he was only interested in air deregulation. I know he is against deregulation, which is fine for him, but I also thought that it was somewhat similar to the advice of Mr. Nance.

• 2050

I really did not think it was an air deregulation man, because I thought we had heard the air deregulation man, Mr. Nance, in Vancouver. It was on that basis that I summarily said to the clerk, when she said she had a problem in putting another expert in a slot, either Wednesday or Thursday here or in Montreal—at one time, Mr. Riley, the Federal Railroad Administrative in the United States was not going to be available. While all this was going on, all the shifting around, I did not have a chance to consult with all members. I made the decision arbitrarily that we have had Mr. Nance, let us not go

[Traduction]

accéder à la demande de tous ceux qui veulent comparaître. Ils sont beaucoup trop nombreux. Mais lorsqu'une personne a déjà été invitée et qu'elle est reconnue comme un expert international . . . Monsieur le président, vous pensiez peut-être qu'il n'était qu'un aviateur. Mais ce n'est pas le cas.

Le président: Je me suis trompé.

M. Benjamin: Il devait comparaître mercredi devant le Comité.

Le président: Ce n'est pas exact, mais poursuivez.

M. Benjamin: En tout cas, j'exhorte le Comité d'inviter à nouveau le professeur Thayer, et si nous ne pouvons pas entendre son témoignage cette semaine, nous l'entendrons à Montréal ou à notre retour de Montréal.

Le président: Ce que M. Benjamin a dit est essentiellement correct. M. Ouellet a demandé . . . Une motion disant qu'il fallait consulter les membres de l'Opposition pour choisir les témoins. Nous étions sur la route et nous faisons des appels téléphoniques pendant que les membres du Comité écoutaient des témoignages. J'ai parlé au greffier du sujet de la semaine prochaine. Bref, je lui ai demandé avant que nous partions en voyage de voir s'il était possible de faire comparaître les experts qui ont préparé les rapports que le Comité a en main. Il s'agit de M. Trotter, de M. Collins, du groupe Peat, Marwick . . . Il y en a ensuite deux des chemins de fer. La lettre de M. Benjamin, que j'ai en main, demandait la comparaison du professeur Thayer, de John Nance et de deux témoins des chemins de fer . . . Excusez-moi, les deux noms que M. Benjamin a proposés, qui étaient également les deux noms des chemins de fer, étaient M. John Reilly et M. Dempsey.

Par suite de plusieurs conversations que j'ai eues avec le greffier au cours d'une période de deux jours, pour essayer de savoir quels témoins étaient dans les environs, je croyais—et c'est là que j'ai fait erreur, monsieur Benjamin . . . J'ai vérifié avec le greffier aujourd'hui et l'invitation avait été envoyée. Je croyais avoir demandé qu'on vérifie si les gens étaient disponibles car le cas échéant, nous aurions peut-être des conflits d'horaire. Or j'ignorais que l'on avait invité le professeur Thayer. En outre, je me suis trompé lorsque j'ai dit que ce dernier ne s'intéressait qu'à la déréglementation aérienne. Je n'ignore pas qu'il est justement contre cette déréglementation, mais je croyais aussi que ses idées étaient assez semblables à celles de M. Nance.

Je ne pensais pas vraiment qu'il s'agissait de déréglementation aérienne car je croyais que nous avions déjà entendu un témoin là-dessus, M. Nance, à Vancouver. En conséquence, lorsque notre greffière nous a dit avoir des difficultés à placer un autre témoin spécialiste dans notre grille-horaire, je lui ai dit soit mercredi, soit jeudi, ici ou à Montréal. A un moment donné, M. Riley, le représentant de la *Federal Railroad Administrative* des Etats-Unis ne serait pas disponible. Pendant tous ces chambardements, je n'ai pas eu l'occasion de consulter tous les membres. J'ai donc décidé de mon propre

[Text]

for Mr. Thayer. I thought it would help the timetable, so I made that decision.

Since you have raised the matter with me this morning I have checked and Mr. Thayer is very much against all deregulation: air, land, and sea. My thought is, and I will leave it up to . . . I made a mistake when I thought Mr. Thayer was only interested in air deregulation, which thus made it a duplication of Mr. Nance.

I summarily, without consultation—Mr. Ouellet was not there—and to fit the timetable, cut out Mr. Thayer, because there was a problem in staffing him. Quite frankly, after looking at the whole thing, where you have three of the four witnesses recommended in your letter—we have four other experts coming. I leave it to the members here, and if members want to sit longer on Thursday, then we can re-extend the invitation to Professor Thayer. I certainly did not intend to insult or embarrass him. The clerk extended an invitation to him, and then I said to her, cancel it. I did not appreciate that I was cancelling an invitation that had been accepted. I thought I was instructing her to forgo inviting him formally since we had some problems.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman.

The Chairman: That is the situation. It is as simple as that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is my understanding that he is in favour of some deregulation and against other deregulation.

The Chairman: I know nothing about it.

Mr. Benjamin: He is an internationally recognized expert. His name was put to me by different groups that are both for and against this bill.

The Chairman: Mr. Benjamin, my decision was made on the basis—

Mr. Benjamin: I am just trying to be helpful.

The Chairman: Initially, I did not know what it was. I knew we had too many experts and too few slots; that was the position.

Mr. Ouellet: What about Thursday morning?

The Chairman: I want to tell members that we have a real problem Thursday morning. We are not meeting until 11 a.m. Thursday, because we do not have this room—now, no one blow up. Back in November or December, Mr. Crombie's office asked me for this room for a forum on something. There has been a lot of agitation about this and our clerk, Micheline, has found a room that we can stay in. At one time, Thursday looked silly—we were going to be in three different rooms for three different sessions. But by starting at 11 a.m. we can stay in Room 308 for the morning session, the afternoon session,

[Translation]

chef d'entendre M. Nance plutôt que M. Thayer. Je croyais que cela serait préférable compte tenu de notre horaire.

Depuis que vous avez soulevé la question ce matin, je me suis renseigné, et M. Thayer est bel et bien tout à fait contre la déréglementation, qu'elle soit dans les airs, sur terre ou sur mer. J'ai songé qu'il fallait peut-être s'en remettre à . . . Je me suis trompé lorsque j'ai dit que M. Thayer ne s'intéressait qu'à la déréglementation aérienne et donc que ses propos risquaient de répéter ceux de M. Nance.

En conséquence, sans consulter qui que ce soit, et M. Ouellet n'était pas là, j'ai décidé de ne pas inviter M. Thayer compte tenu de notre horaire étant donné que nous aurions des difficultés à le faire. Franchement, lorsqu'on tient compte du fait que nous allons entendre trois des quatre témoins que vous avez recommandés dans votre lettre, ça ne me paraît pas très grave, et en outre, nous allons entendre quatre autres experts. Je m'en remets à la décision des membres, et si vous êtes disposés à siéger plus longtemps jeudi, alors nous pourrions de nouveau inviter le professeur. Je ne cherchais certainement pas à l'insulter ni à le mettre dans l'embarras. La greffière lui avait bien envoyé une invitation, mais c'est moi qui lui ai demandé de l'annuler. Or je ne me rendais pas compte que je me trouvais à annuler une invitation qui avait déjà été acceptée. Je croyais simplement lui demander de ne pas inviter cette personne puisque sa venue occasionnerait des problèmes d'horaire.

M. Ouellet: Monsieur le président.

Le président: Telle est la situation. C'est aussi simple que cela.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois savoir qu'il est favorable à certaines formes de déréglementation mais contre d'autres.

Le président: Je n'en sais rien.

M. Benjamin: Il s'agit d'un expert de réputation internationale. Son nom m'a été proposé par divers groupes, tant ceux qui sont pour que contre ce projet de loi.

Le président: Monsieur Benjamin, je suis arrivé à une telle décision parce que . . .

M. Benjamin: J'essaie tout simplement d'être utile.

Le président: Au départ, je ne savais pas de quoi il s'agissait. J'étais cependant conscient du fait que trop d'experts avaient été pressentis et que nous disposions de trop peu de périodes pour les entendre témoigner; voilà ce qui s'est passé.

M. Ouellet: Et jeudi matin?

Le président: Il y a de véritables problèmes le jeudi matin. Nous ne nous réunissons pas avant 11 heures car la pièce ne sera pas libre—ne vous emportez pas. En novembre ou en décembre, le bureau de M. Crombie m'avait demandé de disposer de cette pièce pour qu'on puisse y tenir une rencontre quelconque. On s'est beaucoup démenés à cause de cela et notre greffière, Micheline, nous a trouvé une pièce où nous pourrions siéger. A un moment donné, la journée de jeudi paraissait carrément loufoque du fait que nous allions siéger dans trois pièces différentes à chaque séance. Cependant en

[Texte]

and the night session, which I think is preferable. Thursday is very busy because we have the CLC and some other very important witnesses.

If members want to sit into the afternoon or the evening of Thursday that is up to them. You have my thoughts. It was only a problem of fitting another expert into the slot because, at that time, I did not know what he was going to say.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I am not in favour of all these experts. I would much rather hear from the people. How many experts are we going to hear? They tell you just about the same thing. We are dealing with the bill and we have the clause by clause. Let us listen to the people and forget the experts.

Mr. Benjamin: Do you have the list of people whom you are not going to hear?

The Chairman: To answer Mr. Taylor, we are going to have eight experts by the time this thing is over—

Mr. Taylor: That is too many.

The Chairman: —without Mr. Thayer. That is what the clerk just told me.

Mr. Benjamin: I think it is embarrassing, because they were invited. But I am not blaming anybody.

The Chairman: I agree with you. Blame me, because it was my fault.

Mr. Benjamin: We invited them and then cancelled. I think we should try to correct that.

Mr. Ouellet: Are we paying for him or is he paying his own fare?

Mr. Benjamin: No, no, we have to pay for him.

The Chairman: He is an American and we have to pay for him. I agree with Mr. Benjamin; I did not realize the person had been invited. I thought that it was just a question of his availability. I made the mistake, and it is embarrassing. I will write the appropriate letter at the right time. I am in the hands of the committee, but you have to make some decisions. And that business on the road, phoning back to Ottawa, trying to help out the following week, was difficult. And that was the only intent. There was not any malice or trying to get a biased witness one way or the other.

Mr. Gray.

[Traduction]

commençant à 11 heures, nous pouvons demeurer dans la pièce 308 le matin, l'après-midi et le soir, ce qui me paraît préférable. Nous serons très occupés car nous entendrons le Congrès du travail du Canada ainsi que d'autres témoins très importants.

Si certains membres préfèrent siéger sans interruption jusqu'à l'après-midi ou jusqu'en soirée, ils n'ont qu'à le dire. Je m'efforcerai d'en tenir compte. Cela dit, il ne s'agissait à mes yeux que d'entendre un autre expert de plus malgré notre grille-horaire, et j'ignorais alors ce qu'il dirait.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je ne suis pas intéressé à entendre tous ces spécialistes. J'aimerais beaucoup plus savoir ce que pense la population de cette question. Combien de spécialistes allons-nous entendre? Ils nous disent à peu près tous la même chose. Nous sommes saisis du projet de loi et devons l'étudier article par article. Écoutons la population et ne nous soucions pas des spécialistes.

M. Benjamin: Avez-vous la liste des personnes que vous n'allez pas entendre?

Le président: En réponse à M. Taylor, nous allons entendre huit témoins d'ici la fin de notre étude . . .

M. Taylor: C'est trop.

Le président: . . . sans compter M. Thayer. C'est ce que la greffière vient de me dire.

M. Benjamin: Cette histoire me paraît embarrassante car les spécialistes ont déjà été invités. Cependant, je ne blâme personne.

Le président: Je suis d'accord. Blâmez-moi, car c'est ma faute.

M. Benjamin: Nous avons invité des gens puis avons annulé l'invitation. Je crois que nous devrions essayer de réparer ce faux pas.

M. Ouellet: Payons-nous ses déplacements ou le fait-il lui-même?

M. Benjamin: Non, non, c'est nous qui devons assumer ses frais de déplacement.

Le président: Il s'agit d'un Américain, et nous devons payer son déplacement. Je suis d'accord avec M. Benjamin; je ne me rendais pas compte que cette personne avait été invitée. Je croyais qu'il s'agissait simplement de vérifier s'il était disponible. C'est donc mon erreur et elle est effectivement embarrassante. J'écirai donc une lettre en temps et lieu. Je m'en remets au Comité, mais il faut prendre certaines décisions. Or lorsque nous étions en déplacement, il a été assez difficile de téléphoner à Ottawa et d'essayer d'ordonnancer la semaine suivante. C'est d'ailleurs tout ce que je voulais faire. Je ne cherchais certainement pas à favoriser certains témoignages tendancieux plutôt que d'autres.

Monsieur Gray.

[Text]

• 2055

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, along the same lines as Mr. Taylor, since we are discussing the bill and we are on the road—we have already received a number of witnesses and experts and we will have more coming in; we have Mr. Nance's *Blind Trust* that we are all reading very intensively—I do not think we have to make any “bones”, as the opposition have done in the past, to the Americans. We thank them for their input. We have looked on both sides—government side, and Opposition side—as regards deregulation in the United States, and I do not see that we have to invite Mr. Thayer to come before the committee.

Mr. Ouellet: You do not have to be that tough. This gentleman is maybe a very useful witness for us. I do not know him personally. I do not know why you want to insult this man. This gentleman has been invited. It is a misunderstanding, and the chairman himself just acknowledged his error. So why do you have to add insult to the thing? I do not understand your attitude.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Ouellet, I am not insulting Mr.—

Mr. Ouellet: Well, you are.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No, I am—

Mr. Ouellet: What you are saying here is part of the minutes, and this gentleman is going to read this. He accepted in good faith to come before us and appear as a witness to help us. Now he is cancelled. I think we could legitimately say that our timetable is so tight that we cannot, unfortunately, hear him. But there is no reason to insult the man in the process.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I guess, Mr. Ouellet, I am in the same mood as you were when you met the Consumers' Association of Canada. What I am saying is that for our—

Mr. Ouellet: This gentleman has not said a word yet, and now you insult him before hearing him.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I did not insult him. What I am saying is this committee is not compelled to hear 100,000 expert witnesses from the United States.

Mr. Ouellet: Who has asked for that?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): This is a made-in-Canada bill, and we should listen to Canadians, which is what Mr. Taylor said. And the appropriate apologies should be made.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I will not get into who started it and who is going faster than the other person.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, pour reprendre un peu les mêmes propos que M. Taylor, étant donné que nous sommes saisis du projet de loi et que nous sommes en déplacement, je ne vois pas pourquoi nous devrions nous en faire à propos des Américains comme l'a fait l'Opposition par le passé. Nous avons déjà entendu un certain nombre de témoins et d'experts et en entendrons encore d'autres; nous disposons du document de M. Nance intitulé *Blind Trust* que nous étudions attentivement. Nous remercions les Américains de leur collaboration. Nous avons d'ailleurs consulté les gens qui représentent l'opposition gouvernementale par rapport à leur déréglementation et ceux qui s'y opposent, et je ne crois pas que nous devions inviter M. Thayer à venir témoigner.

M. Ouellet: Vous n'êtes pas obligé d'être aussi dur. Le témoignage de cet homme pourrait nous être très utile. Je ne le connais pas personnellement et je ne vois pas pourquoi vous tenez à l'insulter. Il a déjà été invité. Tout cela n'est qu'un malentendu, et le président vient de reconnaître lui-même que tout cela est son erreur. Pourquoi faut-il donc ajouter l'insulte à l'injure? Je ne comprends pas votre attitude.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Ouellet, je ne cherche pas à insulter M...

M. Ouellet: Eh bien, c'est ce que vous êtes en train de faire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non, je ne...

M. Ouellet: Vos propos seront consignés au procès-verbal, et cet homme va les lire. Il a accepté de bonne foi de venir témoigner devant nous afin de nous être utiles. Or maintenant on annule sa venue. Je crois que nous avons de bonnes raisons de lui dire que notre horaire est tellement chargé que nous ne pouvons malheureusement pas l'entendre. Toutefois, il n'y a aucune raison de l'insulter ce faisant.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Ouellet, je suis probablement de la même humeur que vous l'étiez lorsque vous avez rencontré les représentants de l'Association des consommateurs du Canada. Ce que j'essaie de dire, c'est que pour que...

M. Ouellet: Cet homme n'a pas encore ouvert la bouche, et vous l'insultez avant même de l'avoir entendu.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je ne l'ai pas insulté. Je dis tout simplement que notre Comité n'est pas obligé d'entendre 100,000 spécialistes des États-Unis.

M. Ouellet: Qui vous demande cela?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il s'agit d'un projet de loi conçu au Canada, et peut-être devrions-nous écouter les témoignages de Canadiens comme vient de nous le proposer M. Taylor. Il faudrait aussi que l'on s'excuse auprès de la personne concernée.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je ne vais pas demander qui a commencé tout cela et qui va plus vite que l'autre.

[Texte]

Mr. Chairman, I want to get into this debate. I think it is important. Correct me if I am wrong, but even if we accept Mr. Thayer, and we continue to extend the invitation, this would amount to three so-called experts from the United States. Is it four? Okay, four.

The Chairman: That is a pretty good balance—three of the four you have requested—and I kind of think that is very fair. I think you are making a mountain out of a—

Mr. Angus: Mr. Chairman—

The Chairman: I admit a mistake was made in—

Mr. Angus: Is it my turn, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: But let us get this thing over before 9 p.m. Members have other things to do than to listen to all sorts of things.

Mr. Angus: You do not like to hear what people have to say, do you, Mr. Chairman?

The Chairman: I do not like to waste a lot of time on things that, frankly, can be resolved.

Mr. Angus: Well then, perhaps, Mr. Chairman, the next shippers group that comes before you and says they want it passed now the way it is, you can tell them, thank them very much, and get the hell out of here, because we have heard it before.

The Chairman: If I could do the same with a union group, I would.

Mr. Angus: Then why do we bother going through the process?

The Chairman: Because some of the—

Mr. Angus: Are we not here to listen, Mr. Chairman, to people who have an interest in this legislation, who perhaps have some intelligent comments to make, whether we agree with them or not? Is that not our process? To understand whether the clauses in this bill make sense in terms of the intent of the bill, is that not what our purpose is?

The Chairman: Obviously it is, Mr. Angus.

Mr. Angus: Good. Then let us not get into any silly comments—

The Chairman: But the silly comments are this. Four of the eight witnesses are American; three of the four are the witnesses you have in your letter. Even though the chairman made a mistake in not appreciating—

Mr. Angus: But if the chairman made a mistake, then the committee made a mistake, because we agreed as a committee to invite Mr. Thayer.

The Chairman: No, we did not. We did not! You instructed the Chair in consultation, and this is the consultation we are having retroactively, because it was not possible physically to have it before the event, because we were scattered, and also it was done long distance.

[Traduction]

Monsieur le président, j'aimerais cependant intervenir au sujet de quelque chose qui me paraît important. Corrigez-moi si je suis dans l'erreur, mais même si nous décidons d'entendre M. Thayer, cela nous fera un total de trois spécialistes des États-Unis. Ou est-ce quatre? Bien, c'est quatre.

Le président: C'est assez bien—trois des quatre personnes que vous avez demandées, et ça me paraît équitable. Je crois que vous faites une montagne de...

M. Angus: Monsieur le président...

Le président: J'admettrai qu'il y a eu erreur...

M. Angus: Est-ce mon tour, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Angus: Merci.

Le président: Finissons-en avec cela avant 21 heures. Nos membres ont d'autre chose à faire que d'entendre ce genre de discussion.

M. Angus: Vous n'aimez pas beaucoup entendre ce que les gens ont à dire, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le président: Je n'aime pas gaspiller beaucoup de temps sur des choses qui franchement peuvent être réglées.

M. Angus: Dans ce cas, monsieur le président, peut-être que lorsque d'autres expéditeurs maritimes témoigneront devant vous et réclameront l'adoption du projet de loi tel quel, vous pourrez vous contenter de les remercier et de leur dire de déguerpir car on a déjà entendu tout cela.

Le président: Si je pouvais faire la même chose à l'endroit d'un syndicat, oui, je le ferais.

M. Angus: Si tel est le cas, alors pourquoi se donner tant de mal et entendre des témoins?

Le président: Parce que certains...

M. Angus: Monsieur le président, ne sommes-nous pas ici pour entendre ceux qui s'intéressent à ce projet de loi, qui ont peut-être des remarques intelligentes à faire à son sujet, que nous soyons d'accord avec elles ou non? N'est-ce pas cela notre mandat? Ne devons-nous pas étudier si les dispositions du projet de loi traduisent bien son objectif?

Le président: Sans aucun doute, monsieur Angus.

M. Angus: Bien. Dans ce cas, ne faisons plus de remarques oiseuses...

Le président: Cependant, il faudra faire les remarques oiseuses suivantes. Quatre des huit témoins sont américains; trois des quatre figurent dans votre lettre. Même si le président s'est trompé pour ce qui est d'évaluer...

M. Angus: Toutefois, si le président s'est bel et bien trompé, alors tout le Comité a commis cette erreur car c'est en tant que Comité que nous avons décidé d'inviter M. Thayer.

Le président: Non, tel n'est pas le cas. Nous ne l'avons pas invité! Vous avez proposé cela au président lorsqu'il vous a consulté et nous tenons maintenant une consultation rétroactive du fait qu'il n'était pas possible d'en tenir une avant l'événement car nous étions dispersés et éloignés d'Ottawa.

[Text]

Mr. Angus: Sorry. Let me withdraw my earlier remarks. But, Mr. Chairman, we were not scattered. We were all in the same room for four days in a row, with the exception of Mr. Ouellet. Mr. Robichaud was there; you were in and out. You could have consulted with us.

The Chairman: I would love some day for you to be chairman of a committee—

Mr. Angus: Listen, I am chairman of a caucus, and you try to get them together.

• 2100

The Chairman: The caucus all meets in one room. You are not having public meetings in one city and making phone calls back to the capital to try to arrange something two weeks down the road. That is a practical—

Mr. Angus: Perhaps if the government had not tried to rush us through on this, we might have had better time.

The Chairman: That may be so, true.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, can we decide on the issue?

Mr. Chairman, if I could—

The Chairman: No, no, you have had a—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No, in the spirit of co-operation, could I make a suggestion?

If we do not have time to receive him, perhaps Mr. Thayer could send us a brief, if this would suit Mr. Ouellet, send us a brief, his memoir, which could be part of the record. He does not have to appear before the committee; it can be part of the record and we can look at it, as committee members, and I think that would solve the problem.

Mr. Angus: But Mr. Chairman, has it not been your opinion all along that it is more important to ask questions of witnesses than to hear their presentation?

The Chairman: Canadians, yes. Canadians who are relevant to the transportation scene in Canada are the real witnesses we should have before this committee.

Mr. Benjamin: Obviously, you are not willing to learn from the American experience. That is clear.

The Chairman: I say we are—

Mr. Angus: You just want to ram the bill ahead, that is all. You have your marching orders.

Mr. Benjamin: One slight correction, Mr. Chairman, when you say three out of four names that we requested. I believe we were all invited to make suggestions and we suggested those four names in consultation with various groups on both sides of the bill. In good faith, we sent those four names as suggestions. I do not know who the hell they are, where they are coming from, but I sent them as suggestions and if three of the four got accepted, fine. But I am not going to jump up and down

[Translation]

M. Angus: Je m'excuse. Je vais retirer mes remarques précédentes. Cela dit, monsieur le président, nous n'étions pas dispersés. Nous avons été dans la même pièce pendant quatre jours de suite, exception faite de M. Ouellet. M. Robichaud était présent et vous-même entriez et sortiez. Vous auriez donc pu nous consulter.

Le président: J'aimerais tellement que vous soyez président de comité un jour . . .

M. Angus: Écoutez, je suis président d'un caucus, et lorsqu'on occupe de telles fonctions, on essaye de réunir les gens.

Le président: Les membres du caucus se réunissent tous dans la même salle. Il n'est pas question lorsque nous tenons des séances publiques dans une ville de rappeler la capitale pour essayer d'organiser quelque chose dans les deux semaines qui suivent. Sur le plan pratique . . .

M. Angus: Si le gouvernement n'avait pas essayé de nous pousser dans le dos, nous aurions peut-être eu plus de temps.

Le président: Peut-être, en effet.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, pouvons-nous prendre une décision?

Monsieur le président, avec votre permission . . .

Le président: Non, non, vous avez eu la . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non, puis-je faire une suggestion, dans un esprit de collaboration?

Si nous n'avons pas le temps de l'entendre, si M. Ouellet le veut bien, M. Thayer pourrait peut-être nous envoyer un mémoire, son mémoire, que nous pourrions ensuite consigner au procès-verbal. Il n'est pas nécessaire qu'il compare devant le Comité; nous pouvons consigner son mémoire au procès-verbal, nous pouvons l'étudier, et ainsi, à mon avis, le problème serait réglé.

M. Angus: Monsieur le président, n'avez-vous pas prétendu, depuis le début, qu'il est plus important d'interroger les témoins que d'entendre leur exposé?

Le président: Les témoins canadiens, oui. Les Canadiens actifs dans le secteur des transports au Canada sont ceux que le Comité doit vraiment entendre.

M. Benjamin: Manifestement, vous n'êtes pas disposé à tirer une leçon de l'expérience américaine. C'est clair.

Le président: Je dis que nous sommes . . .

M. Angus: Vous voulez simplement expédier ce projet de loi. Vous avez reçu vos ordres.

M. Benjamin: Permettez-moi une petite mise au point, monsieur le président, au sujet des trois noms sur quatre que vous dites que nous avons demandés. Je crois qu'on nous a tous invités à présenter des suggestions et après consultation avec divers groupes qui sont soit en faveur du projet de loi ou qui s'y opposent, nous avons suggéré les quatre noms en question. Nous avons agi de bonne foi. Je ne connais même pas ces gens, et ne sais pas d'où ils viennent, mais j'ai soumis leur nom à

[Texte]

with joy about it because I do not know what they are going to say.

The Chairman: This is an example of what I mean, Mr. Angus, and I understand Mr. Benjamin. If I said that your four . . . I agree, I said it was a letter. Three of the four, in the letter that I received from Mr. Benjamin, after he had consultation with many people, two of them happened to coincide with the two from the railway, so I think they are very valid. There are two . . . One is up now and the other we had was Nance. I just made the observation that three of the four presented by Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: Suggested.

The Chairman: —suggested by Mr. Benjamin, and four of the eight that we are going to hear are Americans. I think that is an interesting balance. But I am in the hands of the committee.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): May I make a motion before the committee, please?

That a letter of apology be sent to Mr. Thayer, if that is his name, on behalf of the committee or the Chairman, as you wish, of apology saying that we do not have the time to meet with him but that a brief from him will be received by the committee and will become part of the official record. I would so move.

Mr. Taylor: I second the motion.

The Chairman: Obviously, he may not even want to send a brief, but that is fine. That might be a good thing.

Any further discussion? Question?

Motion agreed to on division.

The Chairman: I will try to compose a letter and show it to my colleagues before I send it.

This committee stands—

Mr. Angus: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Angus.

Mr. Angus: I understand from the committee schedule that we will be hearing from some of the authors of some of the briefs for the Office of Economic Regulatory Reform on Thursday. Is there any chance, Mr. Chairman, that members of the opposition will have the full text of those documents before those witnesses appear, so we can have an opportunity to understand—

The Chairman: If you check your office, Mr. Angus, they have been delivered to your office in a large envelope, there as of Friday.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: They are there now.

Mr. Benjamin: Mine got here at 1 p.m. today.

The Chairman: I mean, I will accept your note because of the hour of the night. You can throw anything you want at the

[Traduction]

titre de suggestion et si vous en avez retenu trois sur quatre, c'est parfait. Mais je ne suis pas particulièrement emballé, car je ne sais pas ce que ces témoins vont déclarer.

Le président: Cela illustre bien ce que je veux dire, monsieur Angus, et je comprends M. Benjamin. Si j'ai dit que vos quatre . . . j'avoue que j'ai parlé d'une lettre. Dans celle-ci en effet que m'envoyait M. Benjamin, des quatre noms qu'il me suggérait après avoir consulté de nombreuses personnes, deux nous avaient également été suggérés par les chemins de fer et donc je crois que ces noms sont à retenir. Il y en a deux . . . l'un est ici et l'autre était M. Nance. J'ai simplement fait remarquer que trois des quatre noms présentés par M. Benjamin..

M. Benjamin: Suggérés.

Le président: . . . suggérés par M. Benjamin, et que quatre des huit que nous allons entendre sont américains. Je pense qu'il y a là un équilibre intéressant. Mais je suis à votre disposition.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si vous le permettez, j'aimerais présenter une motion?

Qu'au nom du Comité ou du président, si vous le souhaitez, nous envoyions une lettre d'excuses à M. Thayer, si c'est son nom, pour lui expliquer que nous n'avons pas le temps de le voir, mais que s'il veut bien nous faire parvenir un mémoire, nous considérerons celui-ci comme faisant partie des témoignages. Voilà ma motion.

M. Taylor: J'appuie la motion.

Le président: Evidemment, il ne souhaitera peut-être même pas nous envoyer un mémoire, mais c'est parfait. C'est peut-être une bonne idée.

Voulez-vous en discuter? Passons-nous au vote?

La motion est adoptée, sur division.

Le président: Je vais essayer de composer une lettre que je montrerai à mes collègues avant de l'expédier.

La séance . . .

M. Angus: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Angus.

M. Angus: Après avoir regardé l'horaire des travaux du Comité, j'ai cru comprendre que jeudi comparaîtront certains des auteurs de quelques mémoires que nous avons reçus du *Office of Economic Regulatory Reform*. Serait-il possible, monsieur le président, que les députés de l'Opposition obtiennent auparavant le texte intégral de ces documents de façon à ce que nous puissions comprendre . . .

Le président: Si vous vérifiez, monsieur Angus, votre bureau vous dira que les documents ont été livrés, dans une grande enveloppe, vendredi.

M. Angus: Très bien.

Le président: Les documents vous attendent.

M. Benjamin: J'ai reçu les miens aujourd'hui à 13 heures.

Le président: Vu l'heure tardive, je vous prends au mot. Vous pouvez me dire tout ce que vous voudrez, mais vraiment,

[Text]

Chair, but in terms of that type of stuff I really think we have tried to be most open. You may not agree with it all but I have not even read it. I have not even looked—

Mr. Benjamin: Are they a bunch of little blue books?

The Chairman: They are there in a big envelope.

No, no. In binders, Ben.

Mr. Belsher: A bunch of little binders.

The Chairman: They are there in an accordion folder. They came to my office in a brown accordion folder and in the brown accordion folder are these loose—they got loose... They are in your office.

Mr. Angus: We certainly have not seen them over in South Block.

The Chairman: I do not know if Mr. Ouellet... I do not know if he has.

It is in the type of folder that Mr. Ouellet is holding and it is sealed. Mine was sealed.

Mr. Angus: Mr. Chairman, regardless of whether it came on Friday or today, you can appreciate the frustration that these are the technical witnesses who supposedly are backing up the arguments of the government and we are going to have, at the most, two days to read these documents in order to prepare the appropriate technical questions—

Mr. Reid: I cannot believe these God-damned—

Mr. Angus: Pardon?

Mr. Reid: You have got the information in your office. I will bet you have not even looked.

Mr. Angus: I look every day.

Mr. Benjamin: I did not have it at 6 p.m.

The Chairman: I have not looked at them at all but they were in my office and I was told they were delivered on Friday.

• 2105

Mr. Angus: They are being presented after the fact. The government is not going to listen to them anyway. So it really does not matter, does it?

The Chairman: We stand adjourned.

[Translation]

pour ce genre d'affaires, nous avons essayé d'être très ouverts. Vous ne serez peut-être pas d'accord avec tous les documents, à vrai dire je ne les ai pas encore lus. Je n'ai même pas eu le temps de les regarder...

M. Benjamin: S'agit-il d'un jeu de petits livres bleus?

Le président: Ils sont dans une grande enveloppe.

Non, non. Dans des cartables, Ben.

M. Belsher: Un jeu de petits cartables.

Le président: Les documents sont dans une pochette-classeur. Je les ai reçus à mon bureau dans une pochette-classeur brune, en feuilles détachées... les documents sont à votre bureau.

M. Angus: Nous ne les avons pas du tout vus à l'édifice du Sud.

Le président: Je ne sais pas si M. Ouellet... je ne sais pas s'il les a reçus.

C'est le genre de pochette que tient M. Ouellet à la main, mais scellée. La mienne était scellée.

M. Angus: Monsieur le président, que ce soit vendredi aujourd'hui, vous comprendrez notre frustration à l'idée que ces experts techniques qui, prétend-on, soutiennent la position du gouvernement vont comparaître dans deux jours et que c'est tout le temps que nous aurons, au maximum, pour lire ces documents et nous préparer à poser des questions sur les aspects techniques...

M. Reid: Bon Dieu, je n'en crois pas mes oreilles...

M. Angus: Je vous demande pardon?

M. Reid: Vous avez les renseignements à votre bureau. Je parie que vous n'avez même pas regardé.

M. Angus: Je regarde à tous les jours.

M. Benjamin: Je ne les avais pas à 18 heures.

Le président: Je ne les ai pas examinés du tout, mais ils sont à mon bureau et on m'a dit qu'ils avaient été livrés vendredi.

M. Angus: Nous obtiendrons les faits après coup. Le gouvernement n'en tiendra pas compte de toute façon. Quelle importance donc?

Le président: La séance est levée.

Evening Sitting:

From the Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics:

Angela Nikias, President.

From the Ontario March of Dimes:

Larry Wigle, Member of the Board of Directors.

From the Advocacy Resource Centre for the Handicapped:

David Baker, Executive Director.

From the Aircraft Operations Group Association:

Jim Foster, Chairman;

Robert Kendall, Vice-Chairman.

Séance du soir:

De l'Organisation des aveugles de l'Ontario avec approche d'autonomie:

Angelo Nikias, président.

De l'Ontario March of Dimes:

Larry Wigle, membre du Conseil d'administration.

Du Advocacy Resource Centre for the Handicapped:

David Baker, directeur exécutif.

De l'Association du groupe de la navigation aérienne:

Jim Foster, président;

Robert Kendall, vice-président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Afternoon Sitting:

From the Canadian Auto Workers:

Tony Wohlfarth, National Office Representative;
Cheryl Kryzaniwsky, President of Local 2213.

From the Canadian Pulp and Paper Association:

Howard Hart, President;
Ken W. Hall, President of Champion Forest Products of
Alberta Ltd.;
Jim E. Foran, Transportation Counsel;
D.J. Wallace, Director of Transportation, Consolidated-
Bathurst Inc.;
J.A. Powell, Assistant Director, Purchasing and Transporta-
tion, Crow Forest Industries Limited;
E.L. Dillman, Group Traffic Coordinator, Minas Basin Pulp
and Power Company Limited;
T.J. Openshaw, Manager, Transportation and Distribution
Section.

From the Grocery Products Manufacturers of Canada:

Don Jarvis, Vice-President;
Lou Probst, Chairman of the Transportation and Distribu-
tion Council, Director, Distribution, Cobi Foods Ltd.;
Pat Irwin, Past Chairman of the Transportation and
Distribution Council, General Manager, Distribution,
H.J. Heinz Company of Canada Ltd;
Bill Croxall, Past-Chairman of the Transportation and
Distribution Council, Manager of Transportation,
Campbell Soup Company Ltd.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Séance de l'après-midi:

De la Canadian Auto Workers:

Tony Wohlfarth, représentant du secrétariat national;
Cheryl Kryzaniwsky, présidente de la section locale 2213.

De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers:

Howard Hart, président;
Ken W. Hall, président de *Champion Forest Products of
Alberta Ltd.*;
Jim E. Foran, conseiller en matière de transports;
D.J. Wallace, directeur des transports, *Consolidated-
Bathurst Inc.*;
J.A. Powell, directeur adjoint, Achats et transports; *Crown
Forest Industries Limited*;
E.L. Dillman, coordinateur du trafic catégoriel, *Minas
Basin Pulp and Power Company Limited*;
T.J. Openshaw, directeur, Section des transports et de la
distribution.

Des Fabricants canadiens de produits alimentaires:

Don Jarvis, vice-président;
Lou Probst, président du Conseil des transports et de la
distribution, directeur de la distribution, *Cobi Foods Ltd.*;
Pat Irwin, ancien président du Conseil des transports et de la
distribution, directeur général de la distribution, *H.J.
Heinz Company of Canada Ltd.*;
Bill Croxall, ancien président du Conseil des transports et de
la distribution, *Campbell Soup Company Ltd.*.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Tuesday, March 24, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 23

Le mardi 24 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 24, 1987
(37)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Ontario Ministry of Natural Resources: R.J. Kincaid, Assistant Director-Aviation, Aviation and Fire Management Centre. *From the Airline Division of the Canadian Union of Public Employees:* Richard Nolan, President; Richard Balnis, Research Department, CUPE National. *From City Express:* Victor Pappalardo, President and Chief Executive Officer and Richard Wedge, Consultant. *From Westburne Industrial Enterprises Ltd.:* George White, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

R.J. Kincaid made a statement and answered questions.

Richard Nolan made a statement and with Richard Balnis from the Airline Division of the Canadian Union of Public Employees answered questions.

Victor Pappalardo made a statement and with Richard Wedge, from City Express, answered questions.

George White, from Westburne Industrial Enterprises, made a statement and answered questions.

At 12:12 o'clock p.m., the Committee adjourned till later this day.

AFTERNOON SITTING
(38)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 24 MARS 1987
(37)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du ministère des Ressources naturelles de l'Ontario—Aviation and Fire Management Centre: R.J. Kincaid, directeur adjoint, Aviation. *De la Division des lignes aériennes du Syndicat canadien de la fonction publique:* Richard Nolan, président; Richard Balnis, département de la recherche, SCFP national. *De Cité Express:* Victor Pappalardo, président-directeur général; Richard Wedge, conseiller technique. *De Westburne Industrial Enterprises Ltd.:* George White, directeur général.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

R.J. Kincaid fait une déclaration et répond aux questions.

Richard Nolan fait une déclaration, puis lui-même et Richard Balnis, de la division des lignes aériennes du *Syndicat canadien de la fonction publique*, répondent aux questions.

Victor Pappalardo fait une déclaration, puis lui-même et Richard Wedge, de *Cité Express*, répondent aux questions.

George White, de *Westburne Industrial Enterprises*, fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 12, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(38)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From Transport 2000 Canada: Raymonde Cahill, National President; John Howe, Research Associate. *From Arctic Transportation Ltd.:* John E. Mattson, Executive Vice-President. *From the Labour Council of Metro Toronto:* Sharon Clarke and Shannon Hall, Members. *From the Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* James D. Hunter, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Raymonde Cahill, from Transport 2000 Canada, made a statement and with John Howe answered questions.

John Mattson, from the Arctic Transportation Ltd., made a statement and answered questions.

The representatives from the Labour Council of Metropolitan Toronto made a statement and answered questions.

James D. Hunter, from the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, made a statement and answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De Transport 2000 Canada: Raymonde Cahill, présidente nationale; John Howe, adjoint à la recherche. *De Arctic Transportation Ltd.:* John E. Mattson, vice-président exécutif. *Du Conseil du travail de la région métropolitaine de Toronto:* Sharon Clarke et Shannon Hall, membres. *De la Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* James D. Hunter, président.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Raymonde Cahill, de *Transport 2000 Canada*, fait une déclaration, puis elle-même et John Howe répondent aux questions.

John Mattson, de *Arctic Transportation Ltd.*, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants du *Conseil du travail de la région métropolitaine de Toronto* font une déclaration et répondent aux questions.

James D. Hunter, de la *Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers*, fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, March 24, 1987

• 0935

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. I would like to welcome Mr. Kincaid of the Government of Ontario, the Assistant Director of Aviation and Fire Management Centre for the Province of Ontario. Mr. Kincaid, we have a brief from the Forest Fire Management in Ontario, and you have a written statement. I gather it focuses on a very precise point of the bill in terms of fire-fighting and an amendment to clause 68.

Mr. R.J. Kincaid (Assistant Director, Aviation, Fire Management Centre, Government of Ontario): First of all, I appreciate the opportunity to make the representation. It is in reference to subclause 68(2) which identifies exempt operations. Ontario's concern is as a member agency of the Canadian Interagency Forest Fire Centre in Winnipeg that briefed you last week. We would give you a bit more specific information with reference to an agency's capability and reinforce the need to gain an exemption under that subclause.

The CIFFC brief outlined two actions undertaken by the federal government and the provinces, in particular the Co-op Supply Agreement and the Mutual Aid Resources Sharing Agreement. These agreements permitted the purchase of a total of 29 additional CL-215 water bombers. In our case we received a total of seven units, four purchased by the federal government and three by the province. We already had two, so it brought the total to nine, which, of the 49 total aircraft in Canada, is a significant component.

Ontario was a charter member of both the Co-operative Supply Agreement and the Mutual Aid Resources Sharing Agreement, or MARS for short. We have demonstrated the principles of mutual aid over the years going back into the 1960s and 1970s by sharing our aircraft with provinces such as British Columbia and Newfoundland, which had fire problems at that time. We were back to British Columbia in the 1980s, and we were in New Brunswick last spring with two of our water bombers.

It has not been entirely outgoing in that we have shared quite liberally in resources from the other provinces in aiding Ontario's problems, which I believe one of your members can relate to directly. In northwestern Ontario there is a chronic problem of large and very damaging fires. Our point is that the mutual sharing of resources with as little constraint as possible is an aid to dealing with our problem as well as helping our neighbours deal with theirs.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 24 mars 1987

Le président: Messieurs, je vois que nous avons un quorum et nous allons pouvoir passer à l'audition des témoignages. Je souhaite la bienvenue à M. Kincaid, qui est, au gouvernement de l'Ontario, le directeur adjoint de l'*Aviation and Fire Management Centre*. Monsieur Kincaid, nous avons ici un mémoire du *Forest Fire Management* ontarien, et vous avez vous-même une déclaration écrite à nous lire. Si je ne me trompe, vous y traitez de façon plus particulière des questions de lutte contre l'incendie dans leur rapport avec cet amendement à l'article 68.

M. R.J. Kincaid (directeur adjoint, Aviation and Fire Management Centre, Gouvernement de l'Ontario): Tout d'abord, je dois vous remercier de me donner la possibilité de prendre ici la parole. Nous allons effectivement vous parler de ce statut d'exception prévu au paragraphe 68(2). L'Ontario est membre du Centre interservices des feux de forêts du Canada, installé à Winnipeg, et que vous avez pu entendre la semaine dernière, et c'est également à ce titre que nous allons vous parler. Nous allons également vous fournir quelques éléments d'information concernant plus particulièrement nos services, en insistant sur la nécessité de nous accorder un statut d'exception, comme prévu au paragraphe cité.

Le mémoire du CIFFC cite les mesures prises conjointement par le gouvernement fédéral et les provinces, et notamment le Programme d'achats coopératifs, ainsi que l'Accord mutuel en cas d'incendie de forêt. Ces deux accords ont permis d'acheter 29 bombardiers à eau CL-215 supplémentaires. En ce qui nous concerne nous en avons reçu au total sept, quatre qui ont été achetés par le gouvernement fédéral et trois par la province. Comme nous en avions déjà deux, cela porte notre total à neuf, ce qui représente un chiffre important puisque il y en a au total 49 dans tout le Canada.

L'Ontario a signé l'entente sur le Programme d'achats coopératifs, ainsi que sur l'Accord d'aide mutuelle en cas d'incendie de forêt. Cela fait déjà très longtemps que ces principes d'aide mutuelle orientent notre action, puisque dans les années 60 et les années 70 nous avions déjà prêté certains de nos avions à la Colombie-Britannique et à Terre-Neuve, où des incendies de forêt s'étaient déclarés. Dans les années 80, nous avons pu aider la Colombie-Britannique, et au printemps dernier le Nouveau-Brunswick auquel nous avons prêté deux de nos bombardiers à eau.

Mais ce genre d'assistance n'a pas été à sens unique, et comme le sait très certainement l'un des membres du comité, l'Ontario a également reçu une aide non négligeable des autres provinces. En effet, nous avons dans le nord-ouest de la province un problème grave et permanent d'incendies de forêt. Cet accord d'aide mutuelle et de partage de nos ressources est un mécanisme aussi souple que possible qui nous permet d'être aidés et de nous porter nous-mêmes au secours de nos voisins.

[Text]

Ontario, as one of the member agencies, has a very important industry to protect. There are 1,600 separate establishments in Ontario that produce products from wood. There are 68,000 people who depend on it for employment, and they take home something in excess of \$1.7 billion in wages. So from our point of view, any means that can move the process of providing protection for those forests to keep them healthy and to boost our economy is something that will be good for us and for everyone.

We think that we need the mutual-aid process to meet the protection needs. The partnership is a co-operative rather than a commercial venture. We know that all of our member agencies under CIFFC fully subscribe to that process. As government agencies, we believe that we will and can maintain the aircraft and the integrity of the operation to the highest standards required by law.

• 0940

Ontario, for example, although it was not required to do so as a state agency working inside Ontario, fully subscribes to the current Air Navigation Order 7-2, which sets out the operational standards for aircraft such as CL-215 water bombers; and that standard, of course, encompasses much larger aircraft as well. We carry \$30 million worth of liability insurance on our aircraft in the fleet, which is well above the Canadian standard.

I am sure the committee might develop thoughts of other areas where we could bring forth information. It was not our intent, though, to come here and repeat the CIFFC information, only to bring it more into focus on one of the major woods industrial provinces in Canada.

A key point we would like to leave with your committee is Ontario's support for the position that was outlined in Winnipeg by the Canadian InterAgency Forest Fire Centre, that the inclusion of aircraft performing aerial forest fire management services under subclause 68(2) of the bill will aid us in better performing our mutual-aid sharing in the best public interest.

The Chairman: Thank you, on a very precise point that we also had in Winnipeg; and you are in full support of their amendment.

Mr. Kincaid: That is right.

Mr. Ouellet: I understand that what the centre has presented in Winnipeg, and what you are now telling us, is that you should have an exemption from the current legislation. Is it an exemption you are seeking from C-18?

Mr. Kincaid: Yes, under the provisions of subclause 68(2).

Mr. Ouellet: Now, you are already operating. You already have your licence to operate. How does the bill affect you, then?

[Translation]

L'Ontario, qui fait donc partie du Centre interservices, a une industrie très importante à protéger. Il y a en effet 1,600 entreprises ontariennes qui vivent de l'industrie du bois. Cela représente 68,000 employés, et une masse salariale globale de plus de 1,7 milliard de dollars. Nous sommes donc naturellement partisans de toute mesure qui va dans le sens de la protection de nos forêts, de leur santé et, au total, de la prospérité de notre économie.

Les impératifs de la protection font que nous avons besoin de ce mécanisme d'assistance mutuelle. Il s'agit ici d'une entreprise coopérative plutôt que commerciale. Nous savons par ailleurs que tous les autres services provinciaux membres du CIFFC appuient pleinement les principes de ces ententes. Nous sommes par ailleurs fermement convaincus que ces services gouvernementaux sont en mesure d'assurer l'entretien des appareils, et de satisfaire, pour ce qui est de leur utilisation, aux exigences les plus strictes de la réglementation.

Ainsi, les services ontariens, alors qu'ils n'y sont pas tenus, respectent l'Ordonnance de navigation aérienne 7-2, qui précise dans quelles conditions les appareils tels que les bombardiers CL-215 peuvent être utilisés; il s'agit évidemment d'un règlement qui s'applique également à des appareils beaucoup plus importants. Nous avons aussi une assurance-responsabilité pour plus de 30 millions de dollars, pour cette flotte d'appareils, ce qui se situe bien au-dessus de la norme canadienne.

Le comité voudra certainement que nous l'informions sur d'autres points. Nous n'avons pas l'intention, ce matin, de répéter ce que le CIFFC a déjà dit au comité; nous voulions simplement attirer un peu plus votre attention sur les préoccupations d'une des provinces canadiennes dépendant le plus de l'industrie du bois.

L'impression générale que nous aimerions laisser, c'est que l'Ontario appuie la position prise à Winnipeg par le Centre interservices des feux de forêt du Canada, demandant que le paragraphe 68(2) s'applique aux appareils utilisés pour la lutte aérienne contre l'incendie; une telle mesure, en nous permettant de mieux mettre en oeuvre nos ententes d'aide mutuelle, servirait en même temps l'intérêt général.

Le président: Merci, d'avoir rappelé cette prise de position du Centre à Winnipeg; vous êtes donc tout à fait partisan de l'amendement qui a été proposé.

M. Kincaid: Oui.

M. Ouellet: Si je vous comprends bien, donc, et cela rejoint la position défendue par le Centre à Winnipeg, vous demandez de pouvoir bénéficier du statut d'exception prévu dans le projet de loi C-18?

M. Kincaid: Oui, au paragraphe 68(2).

M. Ouellet: Vous utilisez déjà en fait ces avions. Vous avez une licence. En quoi ce projet de loi vous concerne-t-il donc?

[Texte]

Mr. Kincaid: Without an exemption, we would follow through... in fact, we have now the paperwork in place to obtain an operating certificate from Transport Canada. It is the large task in which you have to prepare all the documentation, all the manuals, all the representation to them that you are as good, for instance, as Air Canada in operating water bombers as they are in operating 737s or the like airplane. We are enclosed in a large group of very large airplanes.

Mr. Ouellet: But you are already operating.

Mr. Kincaid: As state aircraft.

Mr. Ouellet: You, I suspect, have probably already submitted documentation and so on. I am trying to find out what exactly is the difference under the current system and the new system in terms of application for your own operation.

Mr. Kincaid: The current system, recognizing the aircraft as under state ownership in all cases, does not require us to register them or to bring them into the commercial aircraft requirements under air navigation orders.

Mr. Ouellet: What sort of obligation do you have currently?

Mr. Kincaid: Our obligation is to operate them in a safe manner. They are considered literally as private aircraft and subject to the normal private aircraft requirements for certificates of airworthiness and annual inspection. But the air navigation orders go way beyond that for aircraft used for commercial purposes: much higher standards, documentation, annual records, and reporting of revenues. There is quite an exhaustive list.

Mr. Ouellet: But where is it said in C-18 that you would be considered as commercial aircraft?

Mr. Kincaid: It says by virtue of the non-exemption of aircraft such as we have for their purposes, if they are not specifically exempted, then they are included.

Mr. Ouellet: I thought we were going to move in the deregulation mode, which would mean less control, less verification, and so on. Bill C-18 is not this?

• 0945

Mr. Kincaid: Not in our view of it. It is still subject to the rules and regulations written along with it, which require an operator such as ourselves, or any other large aircraft operator, to go beyond the simple process of signing up and owning an airplane and offering it for service to the public. That is our concern. That has already happened in the old situation. We wanted to see if it could be examined in the light of deregulation.

Mr. Ouellet: Are you aware of regulations that flow from Bill C-18? Have you seen the tentative regulations manual that leads you to believe the new regime would be cumbersome for your operations?

[Traduction]

M. Kincaid: Si nous ne bénéficions pas de ce statut d'exception... de fait, nous avons déjà préparé tous nos dossiers, pour demander l'autorisation de Transports Canada. Cela représente un travail énorme de présentation de tous les documents, de tous les manuels, et il faut de surcroît convaincre les fonctionnaires de ce que nous sommes aussi capables de nous servir de nos bombardiers à eau qu'Air Canada de ses Boeing 737 ou autres. C'est-à-dire que l'on nous range dans la même catégorie que ces gros avions.

M. Ouellet: Mais vous utilisez déjà ces appareils?

M. Kincaid: Oui, et ce sont alors des appareils qui sont propriété d'État.

M. Ouellet: Vous avez donc déjà fait tout ce travail de demande d'autorisation et de licence, etc. Que signifiera exactement pour vous l'adoption de ce projet de loi?

M. Kincaid: Dans le cadre du système actuel, nos appareils sont considérés comme propriété d'État, nous n'avons donc pas à les faire enregistrer, et ils n'entrent pas non plus dans le cadre des ordonnances de navigation aérienne concernant les appareils commerciaux.

M. Ouellet: Quelles sont donc en ce moment vos obligations?

M. Kincaid: Nous devons prouver que nous utilisons ces appareils de façon sécuritaire. Nos appareils ont finalement le même statut que les avions privés, et sont soumis aux mêmes règles d'inspection annuelle et de délivrance d'autorisation de voler. Mais, dès qu'il s'agit d'appareils utilisés à des fins commerciales, la réglementation est beaucoup plus exigeante: aussi bien pour les normes de sécurité, que pour l'établissement des documents d'aviation, les rapports annuels et la déclaration des recettes. Il y a toute une liste pour cela.

M. Ouellet: Mais où dans le projet de loi C-18 est-il question de vous ranger dans la catégorie commerciale?

M. Kincaid: C'est exactement ce qui va se passer si nous ne pouvons pas bénéficier de ce statut d'exception.

M. Ouellet: Je croyais que nous entrions dans une ère de déréglementation, où il y aurait moins de vérifications, moins de contrôles, etc. N'est-ce pas l'objectif du projet de loi C-18?

M. Kincaid: Cela n'est pas notre impression. Il y aura de toute façon des mesures d'application, des règlements accompagnant la loi, et il ne suffira pas à l'utilisateur d'un appareil, comme nos services par exemple, ou n'importe quel autre exploitant plus important, de donner une simple signature pour pouvoir ensuite être propriétaire de l'appareil et offrir ses services au public. Cela ne suffisait déjà pas par le passé, et nous voulions peut-être essayer d'en discuter dans le cadre de cette déréglementation.

M. Ouellet: Savez-vous déjà quels règlements accompagneront l'adoption du projet de loi C-18? Avez-vous déjà vu des ébauches de règlements qui vous incitent à penser que

[Text]

Mr. Kincaid: We believe it would be very difficult to change 40 years of history that quickly, in terms of the type and style of proof that is necessary for some federal regulatory bodies to say you are both safe and capable of carrying out what we would describe as a very discrete operation. We are not in the passenger-carrying business; we are in the water-bombing business.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kincaid, welcome. It is always nice to have another northern Ontario resident before us.

I just have two questions. One deals specifically with the amendment you propose. The term "aerial forest-fire management service" would suggest to me not just those planes used in the actual fighting of the fire, but planes used for the transport of fire-fighters, of ground-based equipment. Is it the intention of the Ontario group that those be exempted as well? Or is it just the specialty equipment—water bombers, chemical bombers, etc.?

Mr. Kincaid: It would be our intent to deal only with the discrete, single-use fire-fighting resources.

Mr. Angus: The second question is in a related area. One of the concerns we have as a committee is whether or not safety will be in any way compromised by a change in the economic regulation of the air industry. Realizing your industry is extremely safe in the sense that you have a very good record and there were very few air-related accidents... but you do use, from time to time, charters—a whole range of equipment sizes—should there be a provision in this bill that is in some way similar to the Health and Safety Act of the Province of Ontario? That act gives an individual the right to refuse to work in an environment which is unsafe to themselves.

It has been suggested that this bill should be changed to provide a similar right, say to a mechanic, to refuse to certify—and to be protected by law to do that refusal—a plane to be taken out of the hanger and flown. Currently under the Aeronautics Act, by law they are required not to certify it if they do not believe it is airworthy, or a pilot is required by law not to fly it if he believes it is not airworthy.

We know there have been cases, particularly in northern Ontario, where marginal equipment has been flown. It has been suggested there is pressure by the owners or the managers of the company to be on time... or they cannot afford it at that moment.

Should we put that kind of provision in the bill? Would that provide a protection for the people you are responsible for?

[Translation]

l'administration aura la main encore plus lourde que par le passé?

M. Kincaid: Nous pensons qu'il sera de toute façon très difficile de revenir, du jour au lendemain, sur 40 ans d'histoire, pour ce qui est de la façon dont on peut convaincre les autorités fédérales de notre capacité de nous servir, sans danger aucun, d'une flotte tout de même très à part. Nous ne transportons pas des voyageurs, nous avons simplement des bombardiers à eau.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à M. Kincaid. Il est toujours agréable de recevoir quelqu'un qui vient du nord de l'Ontario.

J'aurais simplement deux questions à poser. L'une concerne cet amendement. Vous parlez d'appareils utilisés dans la lutte aérienne contre les incendies de forêts; j'ai l'impression que cela désigne également les appareils utilisés pour le transport des pompiers ou du matériel. Ces appareils devraient-ils également bénéficier du statut d'exception? Ou voulez-vous parler uniquement des appareils spéciaux, transportant de l'eau ou des produits chimiques, etc?

M. Kincaid: Nous aimerions que ce statut d'exception s'applique à ces appareils bien particuliers que nous utilisons uniquement dans la lutte contre les incendies.

M. Angus: Ma deuxième question porte sur un domaine connexe. Nous craignons, au Comité, que cette nouvelle réglementation du secteur aérien, adoptée pour des raisons économiques, nuise éventuellement à la sécurité. Je sais que dans ce domaine vous avez été assez parfaits, et que vous avez eu très peu d'accidents d'avion... Mais il vous arrive, de temps en temps, d'affréter des avions—de toute taille. Pensez-vous alors qu'il devrait y avoir dans ce projet de loi une disposition semblable à celles de la Loi sur la santé et la sécurité de l'Ontario? Cette loi donne aux employés le droit de refuser de travailler dans un environnement qui leur paraît dangereux.

Certains ont demandé que l'on modifie le projet de loi, afin de donner le même genre de droits à un mécanicien, par exemple, qui pourrait alors refuser, tout en étant protégé par la loi, de certifier que l'avion est en état de voler. La Loi sur l'aéronautique, actuellement, exige qu'il refuse, s'il a la conviction que l'avion n'est effectivement pas en état de voler, et un pilote est également tenu de refuser ses services s'il n'a pas confiance dans l'appareil.

Nous savons qu'il est arrivé, et notamment dans le nord de l'Ontario, que certains appareils peu sûrs soient utilisés. Il paraîtrait que les propriétaires ou les directeurs de la compagnie, pour des raisons de ponctualité, exercent des pressions... ou prétendent ne pas pouvoir se payer le luxe, à ce moment précis, d'annuler un vol.

Devrions-nous prévoir dans le projet de loi une disposition à cet effet? Est-ce que cela protégerait mieux les personnes dont vous avez la responsabilité?

[Texte]

Mr. Kincaid: In anticipating the deregulation process and the fact that in the past 10 years Ontario has experienced a loss of life . . . I think it is either seven or eight persons, staff members, lost their lives in air crashes, principally in the commercial sector, although we do not necessarily point the finger at them.

• 0950

Our concern was the difficulty of ensuring good mechanical fitness and good pilot standards in a fairly heavily regulated industry. Perhaps we have a mandate to do something on our own. As government body, perhaps we have the unique opportunity to do it. We put in a pre-qualification audit process and standards for commercial aircraft working for the province of Ontario. It is for all ministries or government. They are now in the works. Operators are now signing up for them. We have done about 140 audits of commercial carriers from British Columbia to Quebec.

We think we owe it to the Province of Ontario and its staff to prevent, as much as possible, any downslipping or downgrading of the service by deregulation or its continuance. I fear for the general public. Persons not knowledgeable about aviation might still get caught with a disreputable operator, if there are any left in the world. Perhaps there should be some protection for the unknowledgeable person to ensure that any aircraft applying for a commercial licence and offering the service to the public meets some minimum standard. As we know, the standards today are very safety oriented but, from the operator's point of view, they are also very onerous.

Mr. Angus: You mentioned the new policy, the pre-audit, which the Province of Ontario has undertaken even if there is no change in the regulatory environment. Does that mean your section or the province as a whole feels the level of inspection available from the federal level is insufficient to deal with the needs of flying in Ontario?

Mr. Kincaid: We think it is probably a minimum service in terms of ensuring that operators meet the inspection and training standards they set out for themselves. It does not match them against any existing standard other than minimum levels. For example, you might catch a 150-hour pilot just as easily as a 5,050-hour pilot from any operator in Ontario, if he would risk using that low-time pilot. You might catch an aircraft that has a few things wrong with it, none of them serious, but they all add up to a possible problem downstream. He could be just putting it off—a lot of operators do—until a time when there is no business and he can tie up the aircraft.

We do not think the current policing process under federal regulation does more than meet the minimum requirements. We want to move above the minimum requirements. We want to make sure the operators we use are proven safe, not proven minimum.

[Traduction]

M. Kincaid: Etant donné ce processus de déréglementation, et par ailleurs le fait que, depuis 10 ans, il y a eu très peu d'accidents d'avion en Ontario . . . Je crois que cela a coûté la vie à sept ou huit personnes, des membres de l'équipage, et, je préciserai, essentiellement dans le secteur commercial quoique notre intention n'est pas ici de pointer ce secteur du doigt.

Le problème était d'assurer le maintien en bon état de marche des appareils et le respect des normes de compétence des pilotes dans une industrie assez rigoureusement réglementée. En tant qu'organisme gouvernemental, nous avons peut-être le mandat de faire quelque chose à cet égard. Nous avons institué une procédure de vérification préalable de même que des normes concernant les appareils commerciaux travaillant pour l'Ontario. Cela s'applique à tous les ministères ou gouvernements. Le système est présentement en place. Les exploitants s'inscrivent déjà. Nous avons effectué environ 140 vérifications de transporteurs commerciaux établis entre la Colombie-Britannique et le Québec.

Nous estimons que nous avons envers le gouvernement de l'Ontario et ceux qui y travaillent, l'obligation morale de prévenir, dans la mesure du possible, toute détérioration du service par suite de la déréglementation. J'ai des craintes pour le grand public. Des gens qui ne connaissent pas l'aviation pourraient encore se faire prendre avec un exploitant de mauvaise réputation, s'il y en a encore. Il faudrait peut-être des mesures de protection pour veiller à ce que tout exploitant qui fait une demande de licence commerciale en vue d'offrir un service au public respecte au moins certaines normes minimales. Nous savons que les normes aujourd'hui sont largement axées sur la sécurité, mais pour l'exploitant, le respect de ces normes impliquent des coûts très considérables.

M. Angus: Vous avez parlé de la nouvelle politique, de la procédure de vérification préalable mise en place par la province de l'Ontario, indépendamment du fait que la réglementation soit modifiée ou non. Cela veut-il dire que votre service, ou que la province en général, estime que les inspections assurées par le gouvernement fédéral ne répondent pas aux besoins de l'aviation en Ontario?

M. Kincaid: À notre avis, le gouvernement fédéral assure un service minimum afin de s'assurer que les exploitants respectent les normes d'inspection et de formation de leur industrie. Mais le niveau des normes est tout au plus minimal. Par exemple, vous pourriez tout aussi bien prendre un pilote avec 150 heures de service qu'un autre avec 5,050 heures de service travaillant pour n'importe quel exploitant en Ontario. Vous pourriez tomber sur un appareil présentant quelques problèmes mineurs, rien de sérieux, mais qui pourraient, à la longue, entraîner des difficultés. Beaucoup d'exploitants attendent que les affaires se calment avant de retenir leurs appareils au sol.

À notre avis, la procédure d'inspection actuelle découlant de la déréglementation fédérale veille au respect de normes tout au plus minimales. Nous voulons plus que des normes minimales. Nous voulons nous assurer que les exploitants auxquels

[Text]

Mr. Angus: Most of your work is done in the north. Is it your impression there is a different level of policing by the federal authorities between southern Ontario and northern Ontario? I am talking about the frequency of visits or number of times they are in the air in the north, as opposed to out of Pearson International Airport and things like that?

Mr. Kincaid: We have not detected any. We have an executive flight operation from Pearson International Airport. The frequency of visiting by transport inspectors is no more or less there than at our base at Geraldton, which probably is as far from the track as possible. No, we would say it is fairly evenhanded in Ontario and certainly, in the last two to three years it has increased immensely from what we knew it to be 10 years ago.

• 0955

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. I would like to follow up on the questions raised by the Hon. Mr. Ouellet. Subclause 68(2) provides for "any other prescribed air service". Would there be some advantage in having the amendment to the act instead of applying for the exemption under clause 102?

Mr. Kincaid: I guess it was a difference in the surety of having something there versus something that would perhaps come by a committee process, a policy decision or the current status of an industry in the short term.

If, for instance, we were granted a policy exemption under that clause as it is now, and we crashed a water bomber someplace in Canada and it made the headlines, it is conceivable the policy might be changed about three days later even though the event had no significance to the overall safety of the operation. It is a dangerous operation and it is possible to have accidents in it, but this does not mean that the whole thing is unsafe and should be either closed down or more tightly regulated.

Mr. Taylor: Did you have exemption under the previous act?

Mr. Kincaid: No, we did not.

Mr. Taylor: Was there some difficulty in operating?

Mr. Kincaid: We found difficulty because we are classed in a large group of aircraft and standards that also include CP Air, Air Canada, 747 jumbo jets, and we are asked to equate our water-bomber operations and the standards to the same level they have; they are very onerous standards in comparison.

Mr. Taylor: I have just one other question, Mr. Chairman. The top of page 2 says:

We carry \$30,000,000.00 in liability insurance on our aircraft.

[Translation]

nous faisons appel répondent à des normes de sécurité élevées, pas minimales.

M. Angus: Votre travail se fait en majeure partie dans le nord. Avez-vous l'impression que le niveau de surveillance exercée par les autorités fédérales n'est pas le même dans le sud et dans le nord de l'Ontario? Je parle de la fréquence des visites ou du nombre de fois que les autorités se rendent dans le nord, par opposition aux contrôles effectués à l'Aéroport international Pearson, par exemple?

M. Kincaid: Nous n'avons pas vu de différence. Nous assurons un service d'affaires à partir de l'Aéroport international Pearson. Les visites des inspecteurs des transports ne sont ni plus ni moins fréquentes qu'à notre base de Geraldton, probablement la plus éloignée qui soit. Non, les contrôles se font de façon assez égale un peu partout en Ontario; en fait, leur fréquence a augmenté considérablement ces deux ou trois dernières années par rapport à il y a 10 ans.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup. J'aimerais revenir aux questions soulevées par M. Ouellet. Le paragraphe 68(2) renferme la mention «autre service prévu par règlement». Serait-il plus avantageux de modifier la loi que d'avoir à invoquer l'article 102 pour être exempté?

M. Kincaid: Je pense que c'était ça le choix: prévoir une exception dans la loi ou s'en remettre à la décision d'un comité, ou à l'orientation de la politique ou à la situation actuelle dans l'industrie.

Supposons par exemple que nous ayons une exemption en application de cet article et qu'un de nos avions-citernes s'écrase quelque part au Canada, faisant les manchettes des journaux. Il est concevable que la politique soit modifiée à peu près trois jours plus tard, même si l'incident n'a rien à voir avec la sécurité générale de l'entreprise. C'est une entreprise dangereuse et des accidents peuvent se produire. Mais cela ne veut pas dire que toute l'entreprise n'est pas sûre et qu'il faut soit la fermer, soit la réglementer davantage.

M. Taylor: Étiez-vous exempté par la loi antérieure?

M. Kincaid: Non, nous ne l'étions pas.

M. Taylor: Cela vous causait-il des ennuis sur le plan des opérations?

M. Kincaid: Cela présente des difficultés parce que nous sommes classés dans une grande catégorie d'avion et que nous sommes assujettis aux mêmes normes qui s'appliquent notamment aux 747 de CP Air et d'Air Canada, ce qui implique des coûts très considérables pour nous.

M. Taylor: J'ai une autre question, monsieur le président. Au début de la page 2, vous dites:

Nous avons une police d'assurance de 30,000,000\$.

[Texte]

What would this cost you a year, and has the price gone up continually in the last few years?

Mr. Kincaid: There is no doubt it has gone up. It has tripled in the last two years. I think we are paying in the order of \$8,000 a year per aircraft for that public liability insurance. We have also carried hull insurance on our heavy water bombers due to their \$7 million price tag. That increased from something in the order of \$60,000 a unit three years ago to now in the order of \$165,000 a unit per year, so we are very seriously considering self-insuring.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Mr. Reid: I have a supplementary, Mr. Chairman, on Mr. Taylor's first question. Recognizing the value of forests to our national economy, the effectiveness and the importance of fire-fighting services, can you tell us why you are not included in that exemption clause among those who are now named in subclause 68(2)?

Mr. Kincaid: No, I cannot. We are a very discrete fleet in terms of the numbers of aircraft in Canada. There will be 49 heavy water bombers and there are probably another 20 to 30 other types of aircraft that are used in similar roles such as bird-dogging. I just do not think it was considered, in the context we are trying to present it, when the bill was redrafted.

Mr. Reid: Did you have any discussions with Transport Canada on such an exclusion?

Mr. Kincaid: No. We have had discussions with the Canadian Transport Commission, Air Transport Committee. I do not think we approached Transport Canada, being the regulatory body for standards. They were sort of the second stage. For four years now they have accepted our not complying to ANO 7-2, because legally we were not required to unless we went out of province, as we do under this mutual aid agreement. We have offered our standards to them for view any number of times, because we feel they are the best that we know of in terms of operating those aircraft.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

• 1000

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Thank you, Mr. Kincaid, for appearing with your brief, which is basically in support of the Canadian InterAgency Forest Fire Centre's specific amendment.

We will now call the next witness, which is the airline division of the Canadian Union of Public Employees; and appearing on its behalf are Richard Balnis, Richard Nolan, and Maryline White.

Somewhere along the way from southern Ireland to here there was a "W" stuck in the name, because I imagine we may go back to the same roots, Mr. Nolan. I am glad to say hello to you, although we are unrelated.

[Traduction]

Combien vous coûte cette assurance annuellement, et est-ce que les primes ont augmenté continuellement ces dernières années?

M. Kincaid: Il ne fait aucun doute que les primes ont augmenté. Elles ont triplé ces deux dernières années. Je pense que nous payons près de 8,000\$ par année pour chaque avion. Nous assurons aussi le réservoir de nos gros avions-citernes, parce qu'ils coûtent 7 millions de dollars. Les primes d'assurance sont passées en trois ans de 60,000\$ à 165,000\$ par appareil par année. Nous pensons donc très sérieusement à nous assurer nous-mêmes.

M. Taylor: Merci beaucoup.

M. Reid: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président, à propos de la première question de M. Taylor. Vu l'importance des forêts pour notre économie nationale, vu la nécessité et l'importance d'avoir des services efficaces de lutte contre les incendies, pouvez-vous nous dire pourquoi vous n'êtes pas visé par l'exception prévue au paragraphe 68(2)?

M. Kincaid: Non, je ne peux pas. Nous constituons une flotte très modeste, compte tenu du nombre d'avions que nous avons au Canada. Il y aura 49 gros avions-citernes et probablement de 20 à 30 autres types d'appareils qui peuvent servir à des fins similaires. Je ne crois pas qu'on ait pensé à cela en reformulant le projet de loi.

M. Reid: Avez-vous eu des discussions avec Transports Canada au sujet d'une exclusion?

M. Kincaid: Non. Nous avons eu des discussions avec le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Je ne crois pas que nous ayons fait des démarches auprès de Transports Canada, qui est l'organisme de réglementation en matière de normes. Le ministère constitue en quelque sorte le second palier. Cela fait quatre ans maintenant qu'il accepte que nous dérogeons à l'ANO 7-2, parce que la loi ne nous oblige pas à nous y conformer à moins que nous quittons la province, dans le cadre notamment de l'accord d'aide mutuelle. Nous avons maintes fois offert au ministère d'examiner nos normes, parce que nous estimons qu'elles sont les meilleures en ce qui concerne ce genre d'appareil.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid. Merci, monsieur Kincaid, pour votre mémoire qui, au fond, vient appuyer l'amendement précis proposé par la *Canadian InterAgency Forest Fire Centre*.

Nous passons maintenant à notre prochain témoin, la Division aéronautique du Syndicat canadien de la Fonction publique; comparaissent à titre de porte-parole, Richard Balnis, Richard Nolan et Maryline White.

Quelque part entre le sud de l'Irlande et le Canada, on a mis un petit «w» dans le nom parce que je crois bien que nous avons les mêmes racines, monsieur Nolan. Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue quoique nous n'ayons pas de liens de parenté.

[Text]

Mr. Benjamin: Is that sheep-skinning or smuggling?

The Chairman: Both, certainly on my side of the family anyway.

Mr. Nolan, we have your brief. Perhaps you could identify the people with you and then do what you wish with your submission. You could give us an overview, or highlight parts of it. We will then have questions and answers, which can be productive from time to time.

Mr. Richard Nolan (President, Airline Division, Canadian Union of Public Employees): Thank you, Mr. Chairman. We are almost neighbours, as a matter of fact. I also live in Nova Scotia.

I would like to introduce Maryline White, who is a member of the airline division of CUPE and our liaison with the CLC at this time. Also with me today is Richard Balnis, a research officer from our national office.

We have presented you with a brief and I would like to summarize that brief at this time. The airline division of the Canadian Union of Public Employees represents nearly 7,000 flight attendants employed by Canada's national and regional air carriers.

Flight attendants first organized in Canada in 1948 to ensure fair wages and working conditions at Trans-Canada Airlines—today Air Canada—and some 40 years later our union's jurisdiction responsibilities have expanded to include flight attendants employed by Air Canada, Air Ontario, Canadian Pacific, City Express, Eastern Provincial Airways, Nationair, Nordair, Pacific Western, Wardair, and Worldways. Three of those companies no longer exist as distinct corporate entities. They were purchased by Pacific Western a few months ago.

We take no pleasure in appearing before this committee today. We have appeared before to express our strong disagreement with the misguided philosophy of deregulation contained in *Freedom to Move*. Our concerns at the time were ignored. We now appear to deal with the flawed product of *Freedom to Move*, Bill C-18. We are fearful that we will be ignored again. Other labour groups appearing before this committee have been told that they are stuck with Bill C-18 and that they are naive to believe this legislation can be killed outright. Perhaps.

Everyone knows that a Conservative majority Parliament has the power to ignore public opinion and implement a piece of legislation that would be harmful to Canada's airline industry and dangerous for all Canadians. We can see this misuse of power and this committee's decision to conduct hurried hearings across this country, avoiding major metropolitan centres such as Toronto. These practices are inexcusable. Any government that proceeds in this fashion does so at its own peril.

We do not believe we are stuck with this legislation. There does not have to be a third reading of Bill C-18 and Bill C-19.

[Translation]

M. Benjamin: C'était à l'époque où vos ancêtres tuaient des moutons ou fraudaient les douanes?

Le président: Les deux, surtout de mon côté de la famille, en tout cas.

Monsieur Nolan, nous avons déjà votre mémoire en main. Peut-être pourriez-vous nous présenter les gens qui vous accompagnent pour ensuite soit nous résumer votre mémoire ou nous en souligner les parties les plus importantes. Nous passerons après à la période de questions qui peut quand même donner de temps à autre des résultats fort intéressants.

M. Richard Nolan (président, Division aéronautique, Syndicat canadien de la Fonction publique): Merci, monsieur le président. En réalité, nous sommes presque voisins. Je viens aussi de la Nouvelle-Écosse.

J'aimerais vous présenter Maryline White, membre de la Division aéronautique du SCFP et qui assure la liaison entre nous et le CTC. Il y a aussi avec nous aujourd'hui, Richard Balnis, un chercheur de notre bureau national.

Nous vous avons envoyé un mémoire, et j'aimerais vous le résumer. La Division aéronautique du Syndicat canadien de la Fonction publique représente quelque 7,000 agents de bord employés par les divers transporteurs aériens régionaux et nationaux du Canada.

Les agents de bord se sont tout d'abord syndiqués au Canada en 1948 pour obtenir un salaire et des conditions de travail équitables chez *Trans-Canada Airlines*, aujourd'hui Air Canada, et, quelque 40 ans plus tard, notre syndicat représente les agents de bord d'Air Canada, Air Ontario, Canadien Pacifique, *City Express*, *Eastern Provincial Airways*, Nationair, Nordair, Pacific Western, Wardair et Worldways. Trois de ces compagnies n'existent déjà plus, ayant été achetées par Pacific Western il y a quelques mois à peine.

Nous sommes heureux de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous comparaissons pour exprimer notre désaccord total avec cette philosophie erronée de déréglementation que l'on retrouve partout dans le fameux document *Aller sans entraves*. Nos préoccupations de l'époque ont été ignorées. Nous comparaissons maintenant pour traiter du résultat bancal de ce fameux livre blanc, le bill C-18. Nous avons peur qu'on nous ignore encore une fois. D'autres syndicats comparaisant devant votre Comité se sont fait dire qu'ils sont pris avec le C-18 et qu'il serait naïf de croire que cette loi ne verrait jamais le jour. Peut-être.

Tout le monde sait que la majorité conservatrice au Parlement a le pouvoir d'ignorer l'opinion publique et d'adopter une loi qui serait nuisible à l'industrie aéronautique du Canada et dangereuse pour tous les Canadiens. Nous avons déjà constaté à quoi mène cet abus de pouvoir tout simplement en voyant cette décision qu'a prise le Comité de siéger à la hâte un peu partout au pays, en évitant les grands centres métropolitains comme Toronto. C'est inexcusable. Tout gouvernement qui agit ainsi le fait à ses risques et périls.

Nous ne croyons pas être déjà pris avec cette loi. Vous n'êtes pas obligés de présenter les projets de loi C-18 et C-19 en

[Texte]

We do not have to rush headlong into the disastrous world of U.S. style deregulation. As Mr. Pierre Jeannot, then Vice-President of Air Canada said in 1981, why would we want to import someone else's half failures?

It is wrong to believe we must confine ourselves to legislative amendments. That approach does not lend to good government.

• 1005

Instead we must assess the effects of any piece of legislation and determine whether it will achieve the goals it was drafted to meet. We believe this is the proper test for legislation before the committee today. This test can be stated as follows. First, what sort of goals is the legislation attempting to achieve? Second, will the legislation realize these goals?

In the last year the federal government and its well-paid stable of UBC and York University academics and transportation experts have proclaimed the virtues of airline deregulation: more competition, less industry concentration, better service, cheaper fares, greater industry employment, better safety and enhanced regional development, all with no significant economic or social cost. These are the promises of Bill C-18.

We respectfully submit that Bill C-18 as it is presently constructed will not realize any of its goals. It will lead to the reverse: greater industry concentration, worse service, higher average fares, reduced safety, employment loss and dislocation, and restricted regional development. There will also be substantial economic and social costs associated with Bill C-18.

The flip side of American air deregulation has been a reduction in the standard of living of air transport workers. Deregulation has meant a wholesale attack on the wages, benefits, work rules and job security of all unionized airline workers. The proliferation of non-union carriers has meant the breaking of long-standing patterns of steady improvement in wages, benefits and conditions in the unionized airlines.

Don Colussy, a former Canadian Pacific Airlines president, called deregulation "the largest piece of anti-labour legislation the U.S. Congress has ever passed". So it is. Airline deregulation has already had an impact on employment and working conditions in the Canadian industry. Every major carrier has attacked its workers in recent negotiations under the deregulation banner. During 1984 to 1986, strikes occurred in five of Canada's six scheduled Level I carriers: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Pacific Western and Nordair. There was also a strike at Air Ontario. In all cases, the strikes were fought not to win great gains for the employees but rather to defeat employer demands for concessions.

[Traduction]

troisième lecture. Nous ne devons pas, obligatoirement, nous précipiter dans le monde désastreux de la déréglementation, version américaine. Comme l'a dit M. Pierre Jeannot en 1981 lorsqu'il était vice-président d'Air Canada, pourquoi devrions-nous importer les demi-échecs des autres.

Il est erroné de croire que nous devons nous en tenir à certaines modifications législatives. Cette façon de faire n'est pas une bonne façon de gouverner.

Au lieu de cela, nous devons évaluer les résultats de toute loi proposée pour savoir si ses buts seront atteints. A notre avis, c'est la seule façon d'évaluer les projets de loi dont le Comité est aujourd'hui saisi. Cette évaluation peut se décrire comme suit. Tout d'abord, quel genre de but est visé par le projet de loi? Deuxièmement, la loi nous permettra-t-elle d'atteindre ces buts?

Pendant l'année qui vient de s'écouler, le gouvernement fédéral et ses poulains grassement payés de l'Université de Colombie-Britannique et de l'Université d'York ainsi que divers experts dans le domaine des transports ont proclamé les vertus de la déréglementation du domaine de l'aéronautique: plus de concurrence, moins de concentration, meilleurs services, tarifs réduits, plus d'emplois, sécurité améliorée, amélioration du développement régional, le tout s'accomplissant à un coût économique ou social tout à fait insignifiant. Voilà ce que nous promet le projet de loi C-18.

Nous vous disons respectueusement que le projet de loi C-18, dans sa forme actuelle, ne permettra d'atteindre aucun de ces buts. Le résultat sera plutôt le contraire: concentration plus élevée au sein de l'industrie, services nuls, tarifs beaucoup plus élevés, sécurité diminuée, perte d'emplois et déménagement des employés, développement régional réduit. Les coûts sociaux et économiques afférents au projet de loi C-18 seront très importants.

Le revers de la médaille au niveau de cette déréglementation aérienne aux États-Unis est le suivant: diminution du niveau de vie des travailleurs des transports aériens. La déréglementation a mené à une guerre ouverte contre les salaires, les avantages sociaux, les règlements de travail et la sécurité d'emploi de tous les travailleurs syndiqués des transports aériens. La prolifération des transporteurs non-syndiqués a mené à une chute abrupte dans la tendance graduelle à la hausse dans le domaine des salaires, des avantages sociaux et des conditions d'emploi dans le secteur des transports aériens.

Don Colussy, un ancien président de *Canadian Pacific Airlines* a dit de la déréglementation qu'elle était la loi «la plus antisyndicale que le Congrès américain ait jamais adopté». Et c'est bien le cas. La déréglementation a déjà eu des répercussions négatives sur les conditions d'emploi et de travail dans l'industrie canadienne. Toutes les grosses compagnies d'aviation se sont attaquées à leurs employés pendant les dernières négociations en brandissant la bannière de la déréglementation. De 1984 à 1986, il y a eu des grèves chez cinq des six compagnies d'aviations canadiennes de premier niveau: Air Canada, CPR, *Eastern Provincial Airways*, Pacific Western et Nordair. Il y a eu grève à Air Ontario. Dans tous les cas, on a

[Text]

The employment impact of deregulation is also being felt across the country. The CP Air takeover of Eastern Provincial Airways led to a major job loss in Atlantic Canada. Similar job cuts are resulting from the Nordair and Quebecair takeovers. The shake-out from the PWA-CP Air merger will soon be felt across Canada.

About 65 Wardair flight attendants will be losing their jobs in October because of direct competition from the low-cost, anti-union American carrier Continental. Our members already are suffering the effects of the government's promise of open competition. Labour relations have never been so acrimonious, with both wages and working conditions under attack by employers eager to gain a competitive edge. In our view, if the government's promise of total deregulation is carried out, the impact on employees will be disastrous.

Bills C-18 and C-19 are an exercise in blind faith and unsupported belief that competition and market forces will give us the transport system we need and will guarantee acceptable safety standards, regional economic development and the encouragement of primary and secondary industries. Unfortunately, competition in market forces will not produce a highly competitive, efficient transportation system that is safe and that promotes Canada's economic development. Rather these forces produce monopolies, inefficiency, impediment to regional economic development, discrimination, unfairness and major safety problems.

• 1010

When one looks at Bill C-18 and its failure to have adequate provision dealing with foreign control, employment protection, maintenance of wages and working conditions, training for displaced employees, service for disabled passengers, and protection of the public interest, we believe this legislation should not go to third reading. We are opposed to the principle and philosophies contained within this legislation. It will not work. This legislation will only serve private business, not the public.

We are on the verge of repeating the U.S. mistakes of air deregulation. We should not make those same mistakes in Canada. Instead, we must step back and adopt the principle of a new national public policy for transportation, a policy serving all Canadians.

The Chairman: Mr. Nolan, I want to thank you for giving us your review in a very short and succinct way, with some very definite ideas. If there is nothing further from either of your colleagues, I throw it open to Mr. Ouellet for questions.

[Translation]

fait grève non pas pour obtenir de gros avantages pour les employés mais plutôt pour amener l'employeur à retirer ses demandes en matière de concessions.

Le reste du pays a aussi dû subir certaines répercussions de la déréglementation. L'achat de *Eastern Provincial Airways* par CPR s'est traduit par des pertes importantes dans la région de l'Atlantique. L'achat de Nordair et de Québecair a aussi signifié des coupures d'emplois. Nous sentirons bientôt les effets de la fusion PWA-CPR dans tout le Canada.

Environ 65 agents de bord de Wardair seront mis à pied en octobre à cause de la concurrence directe de *Continental*, ce transporteur américain antisindicaliste qui vend ses services à rabais. Nos membres souffrent déjà à cause des promesses du gouvernement de rendre la concurrence plus facile. Les relations de travail n'ont jamais été aussi mauvaises, avec des employeurs qui s'attaquent aux salaires et aux conditions de travail pour obtenir un tout petit avantage concurrentiel. À notre avis, si le gouvernement tient ses promesses de déréglementation, les répercussions en seront désastreuses pour les employés.

Les projets de loi C-18 et C-19 témoignant d'une confiance aveugle dans le fait que la concurrence et les forces du marché nous donneront le système de transport dont nous avons besoin tout en garantissant des normes de sécurité acceptables et le développement économique, et qu'elles encourageront la floraison d'industries primaires et secondaires. Malheureusement, la concurrence et les forces du marché ne mèneront pas à un système de transport efficace et très concurrentiel qui soit sécuritaire et qui encourage la croissance économique du Canada. Au contraire, le résultat de tout cela, c'est la création de monopoles, l'inefficacité, le freinage du développement économique régional, la discrimination, l'injustice et de graves problèmes au niveau de la sécurité.

Lorsqu'on étudie le projet de loi C-18, nous constatons qu'il ne s'y trouve aucune disposition adéquate concernant le contrôle des compagnies étrangères, la protection des emplois, le maintien des salaires et des conditions de travail, la formation pour les employés mis à pied, les services pour les passagers handicapés, et la protection des intérêts du grand public, et nous croyons donc que ce projet de loi ne devrait pas être présenté en troisième lecture. Nous nous opposons au principe et aux philosophies qui ont inspiré cette loi. Cela ne fonctionnera tout simplement pas. Cette loi ne servira que les intérêts de l'entreprise privée et non pas ceux du public.

Nous sommes sur le point de répéter les mêmes erreurs dans ce domaine que les États-Unis. Nous ne devrions pas répéter les erreurs américaines au Canada. Au lieu de cela, nous devons prendre un peu de recul et adopter le principe d'une nouvelle politique publique nationale en matière de transports, politique qui profitera à tous les Canadiens.

Le président: Monsieur Nolan, je veux vous remercier de nous avoir fait un résumé si bref et succinct, où se retrouvent des idées très définies. Si vous-même et vos collègues n'avez plus rien à nous dire, je vais demander à M. Ouellet de vous poser ses questions.

[Texte]

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais remercier M. Nolan de son intervention ici ce matin, intervention qui me paraît absolument importante au moment où les membres de ce Comité se préparent à étudier le projet de loi et à réfléchir sur des amendements importants qui devraient être insérés dans la loi pour donner des garanties supplémentaires quant à la sécurité des passagers aériens, quant à la protection des emplois pour les travailleurs dans des industries aériennes canadiennes et, finalement, quant à la garantie de la continuité des services dans certaines des régions canadiennes qui sont habituées à être desservies par les compagnies aériennes.

Vous faites état de l'expérience américaine qui, à bien des égards, a été une expérience désastreuse. J'aimerais savoir dans quelle mesure votre syndicat a été en rapport avec les syndicats américains, et comment vous entendez contrer cette décision du gouvernement actuel, décision qui semble irréversible pour aller à toute vapeur dans le sens de la déréglementation? Est-ce qu'il y a des moyens, par-delà la législation, que vous pouvez prendre pour bloquer à certains égards le processus de déréglementation?

M. Nolan: Monsieur Ouellet, vous m'avez posé plus d'une question. Oui, nous sommes en contact avec nos consocieurs et confrères aux États-Unis qui, comme nous, sont syndiqués et qui, comme nous, ont souffert grandement de la déréglementation.

En fait, ce qui se passe au Canada est la même chose qui s'est passée aux États-Unis, mais beaucoup plus rapidement. Et notre position à nous, en fait, est celle-ci: on ne veut pas que ce projet de loi devienne loi. On croit réellement que ce serait désastreux pour l'industrie, pour le pays également, pour les Canadiens qui vivent à travers le pays, excepté pour ceux qui vivent dans quelques grands centres.

M. Ouellet: Votre mémoire fait état—fort justement, d'ailleurs—de certaines prises de contrôle qui amènent une situation de fait où deux grandes compagnies sont appelées à dominer complètement tout le marché de l'industrie de l'air.

Est-ce que votre syndicat ou des représentants de vos unions ont fait des démarches auprès du CTC pour s'objecter à la prise de contrôle de TWA sur Canadien Pacifique? Est-ce que vous avez tenté d'amener le CTC à tenir des audiences publiques et à étudier ce dossier plutôt qu'y donner rapidement son aval?

• 1015

M. Nolan: Vous avez raison lorsque vous dites que le pays sera contrôlé par deux grandes compagnies. Et si vous regardez le schéma que nous avons produit à la page 14, vous allez voir que réellement, il n'y a plus de place pour la compétition.

Pour répondre à votre question, non, nous n'avons pas parlé, devant le CTC, du fait que *Pacific Western Airlines Corporation* ait acheté *CP Air Limited*. Par contre, nous avons fait des représentations auprès du mouvement ouvrier en Colombie Britannique où nous avons fait part, à ce point-là, de notre opposition. Nous sommes sous l'impression très nette que de tenter, devant le CTC, d'opposer la vente d'une compagnie

[Traduction]

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Nolan for his presentation here this morning and this presentation seems absolutely important at a time when the members of this committee are getting ready to examine the bill and reflect upon the important amendments that must be made to this legislation to give us extra guarantees concerning the safety of air passengers, the protection of jobs for workers in our Canadian air industry and, finally, guarantees concerning the continuity of service in certain Canadian areas that are used to being served by various airlines.

You have told us about the American experience which, in many respects, has been disastrous. I would like to know what kind of communications your union has had with the American unions and how you intend to counter this present government's decision, a decision that seems irreversible and that's bulldozing all the way in favour of deregulation? Beyond legislation, are there any means you can use to block this deregulation process in certain respects?

Mr. Nolan: Mr. Ouellet, that is more than one question. Yes, we are in contact with our sisters and brothers in the U.S.A. who are unionized like we are and who, like us, have suffered a lot from deregulation.

In fact, what is going on in Canada is the same thing that went on in the U.S.A. but much more rapidly. And our position, in fact, is this: we do not want this bill to become law. We really think that it would be disastrous for the industry, for the country and for all Canadians all across the country except for those who happen to live in some of the bigger population centres.

Mr. Ouellet: In your brief, you quite justifiably mention certain takeovers that mean we now face de facto situation where two big companies now totally dominate the whole aviation industry.

Has your union or have representatives of your unions made representations to the CTC to object to the takeover of Canadian Pacific by TWA? Have you tried to get the CTC to hold public hearings and to examine that case rather than simply rubber stamp it?

Mr. Nolan: You are right when you say that the country will be controlled by the two big companies. And if you look at the chart we produced on page 14, you will see that there is really no more room for competition.

To answer your question, no, we have not made representations to the CTC about the fact that *Pacific Western Airlines Corporation* went out and bought *CP Air Limited*. On the other hand, we did make representations to the labour movement in British Columbia where we voiced our opposition. We get the distinct impression that to try to oppose the

[Text]

aérienne à une autre n'était pas la meilleure façon de procéder. Nous ne nous serions rendus nulle part.

M. Ouellet: En d'autres mots, le ministre des Transports ayant publiquement lui-même applaudi à cette transaction, et sachant que le CTC va être démembré à la suite de la passage de cette loi, il vous semblait que c'était un organisme qui n'avait plus aucune autorité pour prendre une décision sage dans les circonstances.

M. Nolan: Vous mettez des paroles dans ma bouche, monsieur Ouellet.

Mais en fait, c'est la position que nous avons prise. Nous étions sous l'impression, en effet, que malgré le fait que nous puissions aller faire des représentations au CTC, nos représentations ne produiraient aucun changement. Par contre, nous avons exercé des pressions dans le mouvement ouvrier lui-même; c'est la façon dont nous avons tenté d'attaquer le problème.

M. Ouellet: Merci.

M. Nolan: Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, Ms White and gentlemen. Thank you for your brief, and I particularly thank you for the page 14 because I have had a lot of difficulty keeping track of who is doing what to whom, when, where and how. This is a neat chart and it gives us a very good picture of the matter of concentration in the air industry.

The reality is that we have been on the deregulation road for a good three years in this country because the government gave policy direction—both the previous one and the present one—gave amended policy direction to the Canadian Transport Commission and the Air Transport Committee and so we have been in the process anyway, without this legislation.

It is my view, as I said to the earlier hearings . . . and you used the words "stuck with the bill", well, we are stuck with it, too, and what is left for this committee is to try to make what I consider a bad bill less bad. We would appreciate any help you could give us on this or any suggestions you can give us by way of amendment.

Given that reality, we are in deregulation now. I felt, and I know a lot of others did, that during the various labour disputes over the past few years—and here I am referring to flight attendants—let us say prior to 1981-82, I may even say prior to 1983, what were the requirements then as compared to now on the basic flight training for flight attendants? What occurred in that period of time and what occurred in any labour disputes before 1983, by the airlines trying to keep flying, the use of flight attendants, and what occurred in the past three years? Could you give us a picture of that? What I am getting at is that I think, but I am not certain, this has been one of the areas of decline in training and safety standards over the past three years that did not occur very much, if at all, prior to deregulation starting here. So can you give us a quick picture of before and now?

[Translation]

sale of one airline to another before the CTC just was not the best way to proceed. We would not have got to first base.

Mr. Ouellet: In other words, the Minister of Transport having himself publicly applauded that transaction and knowing full well that the CTC is going to be dismembered when this bill is passed, it seemed to you that organization did not have any kind of authority anymore to make any sort of decision in those circumstances.

Mr. Nolan: You are putting the words right into my mouth, Mr. Ouellet.

But that, in fact, is our position. We did get the impression that despite the fact we might make representations to the CTC, our representations would not make any difference at all. On the other hand, we did lobby within the labour movement itself; that is how we tried to solve this problem.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Nolan: Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président, madame White et messieurs. Merci pour votre mémoire et je vous remercie particulièrement pour cette fameuse page 14 parce que j'ai eu beaucoup de problèmes à démêler la situation. C'est un beau petit tableau qui nous donne une très bonne idée de la concentration dans l'industrie aérienne.

La réalité, c'est que nous avons emprunté la voie de la déréglementation il y a trois ans déjà, au Canada, parce que les gouvernements, le précédent comme l'actuel, ont choisi une orientation et ont modifié le mandat de la Commission canadienne des Transports et du Comité des transports aériens, ce qui nous conduirait de toute façon à cette déréglementation, même si nous n'adoptons pas le présent projet de loi.

C'est mon avis, et je l'ai fait connaître précédemment lors de nos audiences . . . vous dites d'ailleurs que nous sommes «pris avec ce projet de loi», oui, mais nous sommes pris avec, nous autres aussi, et tout ce qui reste à faire pour le comité, c'est d'essayer de sauver les meubles. Toute aide que vous pourriez nous donner ou toute proposition que vous pourriez nous faire, sous forme d'amendements, nous serait utile.

Vu la réalité des choses, nous vivons déjà la déréglementation. J'ai compris, comme l'on fait beaucoup d'autres, que, pendant les diverses négociations de ces dernières années—et je parle ici des agents de bord—disons avant 1981-1982 et je dirais peut-être même avant 1983, quelles étaient les exigences alors par rapport à ce qu'elles sont maintenant au niveau de la formation de base pour les agents de bord? Que s'est-il passé à cette époque, qu'est-il arrivé dans tous les conflits syndicaux-patronaux avant 1983, époque où les compagnies aériennes essayaient de maintenir les vols et où elles utilisaient le personnel de bord, et que s'est-il passé ces trois dernières années? Pouvez-vous nous parler un peu de tout ça? J'ai l'impression, sans en être sûr, que c'est un des domaines dans lequel la formation et les normes de sécurité ont baissé au cours des trois dernières années par rapport à ce qu'il en était

[Texte]

[Traduction]

avant le début de la déréglementation. Pourriez-vous donc nous dire rapidement ce qu'il en était avant et ce qu'il en est maintenant?

• 1020

Mr. Nolan: I should go back, I suppose, to when I started flying. At that time we had a course that lasted seven weeks. Today, the basic training in Air Canada, for example, would be a training of five weeks. So the training session has been reduced.

But again, if you go back a number of years and look at the crew complement on aircraft, the crew complement has been drastically reduced. I will not even talk about the pilots who used to have four on overseas and now on some flights are down to two. But with flight attendants on the 747, we used to have 14 crew members. Today, the maximum is up to 12 flight attendants.

On the Lockheed L-1011 we used to have 11 flight attendants; we now have 9. On the 727, we used to have 5 flight attendants; now we have 4. On the DC-9, we used to have 4 flight attendants; now we have 3. And on the 737, the number of flight attendants has remained the same but in all those cases we have more passengers on each of those aircraft. The DC-9 went from 92 to 102, the 727 went from 132 to 136, and you are looking at an aircraft like the 737 that went to 115 from 148.

Mr. Benjamin: Are those stretch versions?

Mr. Nolan: It is the same aircraft.

Mr. Benjamin: Oh, they are just sitting closer together.

Mr. Nolan: Yes, the same aircraft. And on all aircraft, if you go back a number of years, if you yourself travelled, you remember how more comfortable you were on the Lockheed L-1011. I mean, they have added one seat in each of the rows on that aircraft. There have been major changes.

Mr. Benjamin: On that basis, it may have done something about service to passengers. But I think it is often ridiculous on a one-hour flight to see three people frantically trying to serve drinks and something to eat to 100-some passengers; it is crazy. The flight attendants are frantically running up and down the aisle and half the passengers trying to go to the washroom at the same time on a one-hour flight. It is ridiculous.

In any case, what effect does this have? It may mean a lower quality of in-flight service, but what about the safety factor? The airlines tell us it does not jeopardize safety and they have a pretty fair safety record compared with the rest of the world, our majors, I mean. Do you feel the record is accurate, or do you feel that whatever the record is the risk has increased?

Mr. Nolan: If you talk about safety on the aircraft, Canadian air carriers have an excellent safety record. We have one of the best in the world. And that is because of the kind of regulations we had in the country before. There were some

M. Nolan: Je vais remonter jusqu'au début de ma carrière. A l'époque, nous avions un cours de sept semaines. Aujourd'hui, la formation de base chez Air Canada, par exemple, consiste en un stage de cinq semaines. La durée du stage a donc diminué.

Toutefois, là encore, si vous considérez l'équipage à bord, il a été radicalement réduit. Sans même parler des pilotes qui étaient autrefois quatre pour les vols transocéaniques et qui ne sont maintenant plus que deux sur certains vols. Pour ce qui est du personnel à bord du 747, nous avions autrefois 14 membres d'équipage. Aujourd'hui, le maximum est de 12.

A bord du Lockheed L-1011, nous avions 11 membres d'équipage; et nous en avons aujourd'hui 9. A bord du 727, nous sommes passés de cinq à quatre. Pour le DC-9, nous sommes passés de quatre à trois. Et pour le 737, nous avons conservé le même nombre, mais dans tous les cas, nous avons aujourd'hui davantage de passagers sur chaque vol. Pour le DC-9, c'est passé de 92 à 102, pour le 727, de 132 à 136 et pour un appareil comme le 737, de 115 à 148.

M. Benjamin: S'agit-il des appareils allongés?

M. Nolan: C'est le même appareil.

M. Benjamin: C'est simplement que les sièges ont été rapprochés.

M. Nolan: Oui, c'est le même appareil. Quel que soit l'appareil dont vous parliez d'ailleurs, si vous remontez quelques années en arrière, vous vous souviendrez qu'on était assis beaucoup plus confortablement à bord d'un Lockheed L-1011. On a ajouté un siège par rangée. Il y a eu de sérieuses modifications.

M. Benjamin: Cela a peut-être donc eu une incidence sur le service aux passagers. Je trouve toutefois qu'il est souvent ridicule pour un vol d'une heure que trois personnes essaient désespérément de servir des boissons et quelque chose à manger à une centaine de passagers; c'est stupide. Le personnel de bord court fébrilement d'un bout à l'autre de l'avion alors que la moitié des passagers essaient d'aller aux toilettes en même temps. C'est stupide.

En tout cas, quel est le résultat? Peut-être que la qualité du service en vol a diminué, mais qu'en est-il de la sécurité? Les compagnies aériennes nous déclarent que cela ne nuit pas à la sécurité et que, sur ce plan, nous n'avons rien à envier au reste du monde. Estimez-vous que cela est exact ou que, quels que soient les incidents, le risque a augmenté?

M. Nolan: Si vous parlez de la sécurité à bord, les transporteurs aériens canadiens n'ont en effet rien à envier à d'autres. Nous offrons certainement à peu près ce que l'on peut faire de mieux au monde en matière de sécurité. Et c'est grâce au

[Text]

minimum standards that were set and all carriers in Canada exceeded those standards all the time. What is going to happen in Canada is that people will keep the minimum standards but they will not be up to the previous standards.

• 1025

On a flight of an hour with three flight attendants and over 100 people, we also think it is ridiculous to serve food. But we are there mainly for safety reasons. We are there in case something happens so we can react and save the passengers' lives. If you go from a crew of five to a crew of four, it does not matter how you cut it, you are going to have one person less. The safety cannot be the same.

We have instances of accident. For example, the DC-9 in Toronto where one of the flight attendants was disabled. He had to be pulled out from the wreckage by passengers. On that flight we had four flight attendants, so there were still three people able to help.

If you put only three flight attendants, then you are ending up with only two people being able to help. And thank God we did not have a fire, because it would have been disastrous. I am talking about the incident in 1973, I think, the DC-9 at Toronto International Airport.

Mr. Benjamin: In the event of an emergency, you have a lower capability at the present time than you used to have?

Mr. Nolan: Absolutely.

Mr. Benjamin: United States legislators, after two years of Senate and congressional hearings, provided for a 10-year period protecting some small and middle-size communities from a loss of service. If an airline wanted to pull out, they had to give 60 or 90 days notice. They could not pull out until they found another airline to take their place. That protection expires at the end of this year or sometime early next year, a 10-year period. Do you think that protection was of value to many communities in the United States? Should we provide some similar kind of time frame in this legislation and see how it works?

Mr. Nolan: The real story in deregulation is going to be told next year when some of those cities are cut off. If you are asking me whether we want to bring forward a kind of protection for a number of years for Canadian cities, my answer to that is no. We do not want that bill to pass. We feel that even if you protect some Canadian cities for 10 or 15 years, one day the service will disintegrate to a great extent.

Mr. Benjamin: When you talk of small communities, whether it is in the United States or Canada, whether it is you people or others, on both sides of the argument, what would you say would be roughly a definition in the U.S. scene of a small community, and what would be a small community in Canada? Is it population only, location, what?

[Translation]

genre de réglementation qui était en vigueur au Canada. Il y avait des normes minimums que tous les transporteurs dépassaient toujours. Ce qui va arriver, c'est que l'on respectera les normes minimums sans atteindre les normes atteintes auparavant.

Sur un vol d'une heure avec trois membres d'équipage pour 100 personnes, nous pensons également qu'il est ridicule de servir à manger. Toutefois, nous sommes là essentiellement pour des raisons de sécurité. Au cas où quelque chose arriverait, afin que nous puissions faire le nécessaire pour essayer de sauver la vie des passagers. Si le personnel de bord passe de cinq à quatre, quelle que soit la façon dont vous considérez les choses, cela fait une personne de moins. Le niveau de sécurité ne peut demeurer le même.

Il y a eu certains accidents. Par exemple, le DC-9 à Toronto dans lequel un membre du personnel de bord a été blessé. Ce sont des passagers qui l'ont sorti des débris. Sur ce vol, nous avions quatre membres du personnel de bord, si bien qu'il restait trois personnes pour aider.

Si on limite le personnel de bord à trois, il n'y en a plus que deux pour aider. Dieu merci, nous n'avons pas eu d'incendie parce que cela aurait été désastreux. Je parle de l'incident survenu en 1973, je crois, le DC-9 à l'Aéroport international de Toronto.

M. Benjamin: En cas d'urgence, vos capacités sont donc diminuées?

M. Nolan: Certainement.

M. Benjamin: Après deux ans d'audiences au Sénat et au Congrès américain, les législateurs aux États-Unis ont prévu une période de dix ans pour protéger les localités de petite et moyenne importance. Ainsi, lorsqu'une compagnie aérienne souhaitait retirer un service, elle devait donner de 60 à 90 jours de préavis. Elle ne pouvait d'autre part le retirer sans avoir trouvé une autre compagnie aérienne pour la remplacer. Cette protection disparaîtra à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, soit après dix ans. Estimez-vous qu'elle a été utile pour beaucoup de localités aux États-Unis? Devrions-nous prévoir ce même genre de délai dans ce projet de loi et voir comment cela marche?

M. Nolan: L'effet de la déréglementation se fera sentir l'année prochaine lorsque certaines de ces villes se seront vu retirer le service aérien. Si vous nous demandez si nous voulons offrir ce genre de protection pour quelques années aux villes canadiennes, je vous répondrai par la négative. Nous ne voulons pas que ce projet de loi soit adopté. Nous estimons que, même si vous protégez quelques villes canadiennes pendant dix ou quinze ans, le jour viendra où le service sera considérablement diminué.

M. Benjamin: Lorsque l'on parle de petites localités, que ce soit aux États-Unis ou au Canada, que ce soit vous ou d'autres, que l'on soit pour ou contre, quelle serait, d'après vous, la définition en gros d'une petite localité aux États-Unis? Et au Canada? Faut-il prendre en considération seulement la population, la situation, ou autre chose?

[Texte]

Mr. Nolan: It is going to be a combination of both. We see two major triangles: the Vancouver-Calgary-Edmonton triangle and the Toronto-Montreal-Ottawa triangle, with an awful lot of flights in between them.

• 1030

Outside of that, you will get some centres that will have a fair air service, but things again will disintegrate very quickly. An example that comes to my mind is when Air Canada tried to pull out of Yarmouth, Nova Scotia, the uproar in the area... Air Canada had to return to Yarmouth, because in spite of the service provided by Air Atlantic and Air Nova, they could not handle the cargo in Yarmouth. That is the kind of loss that small communities will see across the country when we do not fly to Thompson, Manitoba on a 737 any more, when we do not go to Port McNeill, B.C. on a 737, and when we do not go to Sault Ste. Marie any more on a DC-9. Those places will really lose an awful lot as far as cargo and the development of the city within those regions.

Mr. Benjamin: But we have been told that those kinds of places have smaller airlines but they get more frequent flights and just as good a service as they got before, and more economical. How do you refute that?

Mr. Nolan: There could be a larger number of flights, but the aircraft used do not have the capability of carrying the number of people and the cargo. Again we will talk about regional problems. In Yarmouth, the reason why and there was such an uproar in Nova Scotia over the loss of DC-9 flights between Yarmouth and Boston is that the DASH-8 cannot carry the searworms, which is one of the industries in the area that employs 15 or 20 people. We could not bring searworms to Boston any more.

Mr. Benjamin: What the hell do you do with searworms?

Mr. Nolan: It is exported to Japan and it is...

Mr. Benjamin: Air Canada stated earlier in this committee that they still intend to leave Yarmouth. I suspect there are a few more places on their list, but they have not said yet.

Mr. Nolan: We do not doubt that; we will see. As far as we are concerned, you will see the Maritimes suffering an awful lot, you will see Quebec suffering an awful lot, you will see northern Ontario suffering an awful lot. You will see all of the Prairies suffering, and you will see the interior of B.C. will also suffer by a tremendous amount.

If you go back to the diagram we have on page 14 and if you look at the way the two major carriers are positioning themselves, today Air Nova, Air Ontario, and Air B.C. have the same colours; the only difference is the name on the aircraft. Those aircraft are all painted white, with the stylized type of maple leaf on the tail of the aircraft. I almost said *fleur de lys*. That is the kind of thing that will happen.

It is the same thing with PWA. PWA is getting ready. PWA has even indicated that they will start a regional service in Ontario. Now, City Express will not be able to compete

[Traduction]

M. Nolan: Ce serait une combinaison des deux. Nous considérons qu'il existe deux grands triangles: celui de Vancouver-Calgary-Edmonton et celui de Toronto-Montréal-Ottawa, avec des tas de vols entre les deux.

Sinon, il y a certains centres qui ont un assez bon service aérien mais la situation se détériorera là aussi très rapidement. L'exemple qui vient tout de suite à l'esprit est que, lorsque Air Canada a essayé de supprimer son service à Yarmouth (Nouvelle-Écosse)... la compagnie a dû reprendre le service bien qu'il ait été également offert par Air Atlantique et Air Nova, car ces compagnies ne pouvaient assurer tout le transport des marchandises. C'est le genre de perte que connaîtront les petits centres dans tout le pays lorsque l'on n'ira plus à Thompson (Manitoba) en 737, ni à Port McNeill (C.-B.) en 737, ni encore à Sault Ste-Marie en DC-9. Ces centres vont en fait beaucoup perdre pour ce qui est du transport des marchandises et des possibilités d'expansion dans ces régions.

M. Benjamin: Mais on nous a dit qu'il y avait pour ces centres des petites compagnies aériennes qui offraient des vols plus fréquents et un service tout aussi bon et plus économique. Qu'en dites-vous?

M. Nolan: Peut-être y a-t-il davantage de vols mais les appareils utilisés ne peuvent transporter autant de passagers ni autant de marchandises. Là encore, il s'agit de problèmes régionaux. À Yarmouth, la raison pour laquelle on a tellement protesté en Nouvelle-Écosse lorsqu'avaient été supprimés les vols DC-9 entre Yarmouth et Boston était que le DASH-8 ne pouvait transporter les vers marins que l'on récolte dans la région et qui représentent de l'emploi pour 15 ou 20 personnes. On ne pouvait plus transporter ces vers marins à Boston.

M. Benjamin: Qu'est-ce qu'on fait avec des vers marins?

M. Nolan: On les exporte au Japon et...

M. Benjamin: Air Canada a déclaré à ce Comité que la société avait toujours l'intention de quitter Yarmouth. Je suppose qu'elle a plusieurs autres villes sur sa liste mais elle n'en a pas encore parlé.

M. Nolan: Nous n'en doutons pas; nous verrons bien. Pour nous, nous sommes certains que les Maritimes vont beaucoup en souffrir, comme le Québec et le nord de l'Ontario. Toutes les Prairies vont également en souffrir ainsi que l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Si vous vous reportez à notre diagramme de la page 14, vous verrez comment se situent les principaux transporteurs. Aujourd'hui, Air Nova, Air Ontario et Air B.C. arborent les mêmes couleurs; la seule différence est le nom figurant sur l'appareil. Ces appareils sont tous peints en blanc avec une feuille d'érable stylisée sur la queue. J'ai failli dire «fleur de lys». C'est le genre de chose que vous verrez.

Même chose pour PWA. Cette compagnie se prépare. Elle a même indiqué qu'elle offrirait un service régional en Ontario.

[Text]

against the PWA corporation and Air Canada; they will not last very long.

The Chairman: They are our next witness, Mr. Nolan, so we will plumb that.

Mr. Nolan: Furthermore, who knows what is going to happen, who is going to buy whom? If we have the right for some American... What would be the total cost of airline buy-out in Canada? If you look at a merger in the United States, you look at figures of \$1.5 billion to \$2.5 billion. That would be sufficient to buy all of the Canadian airlines.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would make a brief comment on what you said about City Express.

• 1035

The next witnesses appearing before us say in part of their brief that City Express supports complete deregulation of the airline industry in Canada. I guess they are probably a little more optimistic than you people are.

On page 2 of your brief, you say that we do not have to rush headlong into the disastrous world of the U.S. style of deregulation. If I understand correctly, airline deregulation began in Canada in 1980. In terms of your definition, if seven years is rushing, how many years would it take for us to take our time to bring in economic regulatory reform?

Mr. Nolan: You tell me deregulation started in 1980. Air Canada, for example, bought Nordair in 1982 or 1983 and were told they had to sell the company and could not keep it. So deregulation, as far as we are concerned, started in 1984. When you are letting the free enterprise do whatever they want... We are going much faster than the United States; deregulation in the United States all started in 1978.

Mr. Taylor: We have had it for 30 years in Alberta; you are way behind the times.

Mr. Nolan: That is Alberta for you.

The Chairman: Please respond to the question. We have two questioners on the government side. I want to divide the time so that we do not overstep the time that Mr. Ouellet took, which was six minutes. Mr. Benjamin took seventeen minutes, and we want to have some balance.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I have just one final question I would ask here. With the 7,000 flight attendants you represent and with your concern for safety, could you give the committee some idea—if this is a real concern out there—until today how many of your union members have resigned or quit working for airlines because of their real concern or fear over safety in the airlines?

[Translation]

City Express ne pourra évidemment concurrencer PWA et Air Canada; ils ne pourront durer longtemps.

Le président: Ce sont nos prochains témoins, monsieur Nolan, si bien que nous allons pouvoir leur parler de cela.

M. Nolan: D'autre part, qui sait ce qui va arriver, qui va acheter qui? Si nous avons le droit pour quelques... Quel sera le coût total du rachat d'une compagnie aérienne au Canada? Un fusionnement aux États-Unis représente de 1,5 à 2,5 milliards de dollars. Cela suffirait pour acheter toutes les lignes canadiennes.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je me permettrais un bref commentaire sur ce que vous avez dit à propos de *City Express*.

Les prochains témoins qui comparaitront devant nous disent entre autres dans leur mémoire que *City Express* appuie entièrement la déréglementation au sein de l'industrie aérienne au Canada. Ils sont probablement un peu plus optimistes que vous ne l'êtes.

Vous déclarez, à la page 2 de votre mémoire, qu'on n'a pas à se lancer tête baissée dans le domaine désastreux de la déréglementation style américain. Si j'ai bien compris, la déréglementation aérienne a commencé au Canada en 1980. Selon votre définition, si sept ans vous semble une course précipitée, combien d'années nous faudrait-il si nous devons prendre notre temps pour appliquer une réforme de la réglementation économique?

M. Nolan: Vous me dites que la déréglementation a commencé en 1980. Cependant, Air Canada a acheté Nordair en 1982 ou 1983 et s'est fait dire qu'elle devait vendre cette dernière, qu'elle ne pouvait la garder. Par conséquent, pour autant que nous sommes concernés, la déréglementation a commencé en 1984. Lorsqu'on laisse la libre entreprise faire à sa guise... Nous procédons beaucoup plus rapidement que les États-Unis; chez eux, la déréglementation a commencé en 1978.

M. Taylor: Nous l'avons depuis 30 ans en Alberta; vous êtes bien en retard.

M. Nolan: Voilà, c'est ça, l'Alberta pour vous.

Le président: Veuillez répondre à la question. Deux députés du côté gouvernemental veulent vous poser des questions. J'aimerais partager le temps entre les deux afin de ne pas dépasser le temps qu'a pris M. Ouellet, c'est-à-dire six minutes. M. Benjamin a eu 17 minutes, et nous voulons conserver un certain équilibre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question. Vous représentez les 7,000 employés qui font partie du personnel de bord et comme vous vous préoccupez de la sécurité, pouvez-vous nous dire—si vous avez des inquiétudes réelles—combien de vos membres syndiqués ont jusqu'à ce jour donné leur démission ou ont quitté leur emploi dans les lignes aériennes parce qu'ils s'inquiétaient vraiment de la sécurité sur les lignes

[Texte]

Could you tell us roughly how many people will quit in the future because of the concern for safety?

Mr. Nolan: Obviously this is a question I cannot answer. I cannot tell you what is going to happen in the future. Flight attendants are professional. Like every other profession, there are hard times and they will do the job to the best of their abilities. If you are saying that we should resign or should not do a job every time a job is dangerous to do, with all respect, Mr. Gray, I do not think there would be many airplanes flying very often.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I think the point I am trying to make is that any rational, thinking human being without a certain degree of certainty regarding an airline or an airplane would not fly on it. For example, if Mr. Benjamin were the pilot on the flight that I will be taking on the weekend, I would definitely not get on the plane with him. So there has to be some . . . The safety is there and it has been written into the act. I think to plant the seeds of fear in the mind of the Canadian public . . . As you mentioned yourself, we have the safest or one of the safest airline industries in the world. So I think we are sewing seeds of—

Mr. Nolan: Yes, Mr. Gray, every time you fly—and I am getting away from the real subject I am here for today—you are breathing poison that has been expelled from someone else's lungs. The airplanes do not provide adequate ventilation. We should ban smoking completely on all flights by a Canadian carrier.

The Chairman: Yes, we were thinking of it in *Freedom to Move*. There should be freedom to breath, and it is coming into vogue much more.

Mr. Belsher, you have a question.

Mr. Belsher: Just a quick point. You highlighted the loss of employment. How do you rationalize the figures that are coming out of the U.S. from 1978 to 1985? The total number of U.S. employees in the air industry went from 346,800 to 378,000 for a 9% increase. The average compensation rose from \$28,057 to \$42,438 in current dollars. This was from 1978 to 1984. This is on par with the average U.S. employees' rate of increase. How do you square those with your brief? Are you talking only union employees? If you are only talking union employees, then let us say we are only talking union employees and we are only talking about preservation of union numbers.

• 1040

Mr. Nolan: We have addressed in our brief, on page 18, some of the claims you are talking about. And, Mr. Belsher, let me assure you that if the average pay for airline employees in the United States is \$42,000 U.S., there are some executives who are making an awful lot of money. We have flight attendants who make under \$1,000 a month. But here in Canada—

[Traduction]

aériennes? Pouvez-vous nous donner une idée approximative du nombre de personnes qui vont partir à cause de ces préoccupations concernant la sécurité?

M. Nolan: Il ne s'agit pas, assurément, d'une question à laquelle je peux répondre. Je ne peux vous dire ce qui va se produire à l'avenir. Le personnel de bord est un personnel professionnel. Comme dans toute autre profession, il y a des moments difficiles, et le personnel fait son travail du mieux qu'il peut. Si vous laissez entendre que nous devrions donner notre démission ou refuser un travail chaque fois qu'il est dangereux, avec tout le respect que je vous dois, monsieur Gray, je ne crois pas que beaucoup d'avions prendraient l'air.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce que j'essaie de souligner, c'est qu'aucun être humain raisonnable, lucide, ne prendrait place dans un avion s'il n'y avait pas un certain degré de sécurité. Si M. Benjamin était le pilote de l'avion que je vais prendre au cours de la fin de semaine, par exemple, je ne le prendrais certainement pas. Il doit donc y avoir . . . La sécurité existe, elle est mentionnée dans le libellé de la loi. Semer la crainte dans l'esprit des Canadiens . . . Vous l'avez dit vous-même, nous avons une des industries aériennes les plus sûres du monde. Nous sommes donc en train de semer . . .

M. Nolan: Oui, monsieur Gray, chaque fois que vous prenez l'avion—et je m'éloigne un peu du sujet en discussion aujourd'hui—vous respirez le poison rejeté par les poumons de quelqu'un d'autre. Les avions n'ont pas une ventilation adéquate. Nous devrions formellement interdire aux gens de fumer dans tous les avions des transporteurs canadiens.

Le président: Oui, nous y pensions dans le document *Aller sans entraves*. On devrait avoir la liberté de respirer, c'est de plus en plus à la mode.

Monsieur Belsher, vous voulez poser une question.

M. Belsher: Très rapidement. Vous avez souligné la perte d'emplois. Comment pouvez-vous expliquer de façon logique les chiffres qui nous viennent des États-Unis pour la période allant de 1978 à 1985? Le nombre des employés américains dans l'industrie aérienne a augmenté de 9 p. 100, de 346,800 à 378,000. La rémunération moyenne, en dollars courants, est passée de 28,057\$ à 42,438\$. Il s'agit de la période qui va de 1978 à 1984. C'est comparable au taux moyen d'augmentation pour les employés américains. Comment que cela peut-il se comparer avec ce que vous dites dans votre mémoire? Est-ce que vous songez seulement aux employés syndiqués? Si c'est le cas, disons que nous parlons seulement des employés syndiqués et de la conservation de ce nombre d'employés syndiqués.

M. Nolan: Notre mémoire, à la page 18, fait état de certaines des revendications dont vous parlez. Monsieur Belsher, laissez-moi vous dire que si la rémunération moyenne des employés des lignes aériennes aux États-Unis est de 42,000 dollars américains, eh bien, il y a des cadres qui doivent faire énormément d'argent. Nous avons du personnel de bord qui fait moins de 1,000 dollars par mois. Ici, au Canada, cependant . . .

[Text]

Mr. Belsher: But is your brief only on the basis of the flight attendants? Are you talking only the flight attendants, or are you talking about the whole industry?

Mr. Nolan: We are talking about the industry as a whole, but we represent the flight attendants. We have expertise with the flight attendants.

Mr. Belsher: Safety has been one of the criteria. When we started, when we talked Freedom to Move, safety was first and foremost. That is why we had the Aeronautics Act, which we passed over a year ago on that. So we are not going out into this willy-nilly, so to speak.

Mr. Nolan: If you take the latest crash we had where there was loss of life, the Arrow Air flight in Gander, it was an American carrier, and in the study that followed it was said that it was a direct result of deregulation.

As I said earlier, we have been lucky in Canada, because we have had responsible people who were leading the airlines. They ensured that the safety levels were at least equal or surpassed. But what is going to happen in the future with all the pressure of deregulation, where they will have to cut costs here and there? The safety level will still be met as far as we are concerned today, but they will be lower by far than what they have been in the past. And it will just happen.

Mr. Belsher: It does not serve any company to let their equipment get so bad it is no longer safe to fly. It costs them nothing but money at that stage, because keeping them airworthy is in their own best interests. If the bottom line is the influence, it is in a company's best interest to keep the aircraft airworthy. It will cost them less money safetywise.

Mr. Nolan: Well, you are right by saying that. On the other hand, they will need to have the money to spend on regular maintenance. I am positive that nobody has any intention of not doing the maintenance, but when it comes to dollars—do I do this, or do I put fuel in the tank—they will put the fuel in. Yes, they will look at the problem, but it will be looked at down the road. And that is the kind of pressure deregulation will bring.

Mr. Belsher: What would you like amended in Bill C-18 to prevent that?

Mr. Nolan: As we said, we would like to see the bill not passed—

Mr. Belsher: But the bill has already passed Parliament, and we are charged with the responsibility of bringing back any amendments that will be an improvement on the bill.

Mr. Nolan: But not third hearing.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Thank you, Mr. Belsher. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. My question is somewhat of a supplementary on safety. We do not want to be led down a road of a myth on safety, because safety is a high priority concern for and of all of us. Do you not agree, and

[Translation]

M. Belsher: Est-ce que votre mémoire ne concerne que le personnel de bord? Est-il question seulement de ces employés ou de l'ensemble de l'industrie?

M. Nolan: Nous discutons de l'ensemble de l'industrie, mais nous représentons le personnel de bord. Notre compétence se limite au personnel de bord.

M. Belsher: Un des critères mentionnés est la sécurité. Lorsque nous avons commencé notre travail, lorsque nous avons discuté du document *Aller sans entraves*, la sécurité était au tout premier plan. C'est la raison pour laquelle nous avons adopté il y a plus d'un an la Loi sur l'aéronautique. Par conséquent, nous n'abordons pas la question bon gré mal gré.

M. Nolan: Prenons le dernier écrasement où il y a eu des pertes de vies, le vol d'Arrow Air à Gander; il s'agissait d'un transporteur américain. L'étude qui a suivi a révélé que l'écrasement résultait directement de la déréglementation.

Je le répète, nous avons eu de la chance, au Canada, nous avons eu des gens responsables qui dirigeaient les lignes aériennes. Ils se sont assurés que les niveaux de sécurité étaient au moins dans la moyenne, sinon supérieurs. Qu'arrivera-t-il à l'avenir à cause de toute cette pression exercée par la déréglementation, étant donné qu'il faudra diminuer les coûts ici et là? Les niveaux de sécurité seront toujours respectés pour autant que nous sommes concernés aujourd'hui, mais ils seront de beaucoup inférieurs à ceux du passé. Et cela arrivera.

M. Belsher: Une société ne se rend pas service si elle laisse son équipement se détériorer au point que les vols ne sont plus sûrs. Il ne lui en coûte que de l'argent à ce stade, car conserver l'équipement en état de voler est là son meilleur intérêt. S'il s'agit en définitive d'influence, c'est dans le meilleur intérêt de la société de s'assurer que l'avion est en état de voler. Il lui en coûtera moins cher pour ce qui est de la sécurité.

M. Nolan: Vous avez tout à fait raison. Par ailleurs, il lui faudra de l'argent pour l'entretien courant. Je suis certain que personne n'a l'intention de laisser tomber cet entretien, et lorsqu'il est question d'argent—est-ce que je fais ceci, ou est-ce que je remplis les réservoirs de carburant—they rempliront les réservoirs de carburant. Oui, ils examineront le problème, mais ils le feront plus tard. Voilà le genre de pression qu'exerce la déréglementation.

M. Belsher: Que voudriez-vous modifier dans le projet de loi C-18 pour empêcher que cela ne se produise?

M. Nolan: Nous l'avons dit, nous aimerions que le projet de loi ne soit pas adopté...

M. Belsher: Ce projet de loi a déjà été adopté au Parlement, et nous avons la responsabilité de présenter des amendements qui l'amélioreront.

M. Nolan: Il n'y aura pas de troisième audience.

Le président: Merci, monsieur Angus. Merci, monsieur Belsher. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Il s'agit en quelque sorte d'une question supplémentaire au sujet de la sécurité. Nous ne voulons pas qu'on nous laisse croire qu'il y a sécurité, car celle-ci est pour nous tous une question prioritaire. N'êtes-

[Texte]

have you any figures to refute the National Transportation Safety Board figures of the United States which says that air carrier fatal accident rate dipped to a six-year low in 1986? The 1986 fatal accident rate was the lowest since 1980, and this is after deregulation.

• 1045

It points out that commuter airlines had the lowest total of fatal accident rates since they started to take the National Transportation Safety Board's statistics. That was in 1975. It goes on to point out that charter airline services enjoyed its fourth fatality-free year in the last six years.

Now, what do you have to substantiate that deregulation has brought about an increased number of accidents including fatal accidents?

Mr. Nolan: Mr. Reid, we answer that on page 7 of our brief.

Mr. Reid: [*Inaudible—Editor*] the National Transportation Safety Board figures.

Mr. Nolan: No, we are not answering to the National Transportation Safety Board. Mr. Reid, how many deaths are enough or not enough to... it is not a question of we are having a banner year this year, we only suffered so many deaths...

The near misses are increasing over the skies in the United States; they are increasing in the skies over Canada. You read in the newspapers regularly about safety violations. You want to talk about safety; for example, the material of which the seats are made on an airplane are not made of fire-retardant material and you look at the Cincinatti incident that happened with Air Canada, possibly some of that could have been avoided.

You look at the number of bolts that hold the seats down; in order to be able to change the aircraft or to change the seats more rapidly... if you could see pictures of the inside of an aircraft after a crash, the whole place looks worse than Mexico after the earthquake.

Mr. Reid: Mr. Chairman, Professor Nance tells us in his book that we have been asked to read—and we have been going through it—yes, there are incidents of fatalities and accidents. He says, though, that air travel is still safe. It could be safer.

Now, what we want is in this perfect world to have the safest mode of transportation possible and that is what we are working towards, but do not try to tell us that we must not go down a certain road on the basis of facts, statistics or safety. We are saying to you that unless you can prove that deregulation is a less safe mode of process in regulating air traffic, then I think you have to come up with more figures than you have at the present time.

[Traduction]

vous pas d'accord, n'avez-vous pas des chiffres, qui contredisent ceux du *National Transportation Safety Board* des États-Unis selon lesquels que le taux d'accidents mortels du transport aérien avait été, en 1986, le plus bas depuis 6 ans? Le taux d'accidents mortels en 1986 était le plus bas depuis 1980, cela après la déréglementation.

Cela montre que les navettes aériennes ont connu le taux d'accidents mortels le moins élevé depuis le tout début, si on en croit les statistiques du *National Transportation Safety Board*. C'était en 1975. Les chiffres montrent également que les services de vols nolisés ont connu leur quatrième année sans accidents mortels depuis six ans.

Quels chiffres avez-vous pour nous prouver que la déréglementation s'est soldée par un nombre plus élevé d'accidents, y compris d'accidents mortels?

M. Nolan: Monsieur Reid, nous avons répondu à cette question à la page 7 de notre mémoire.

M. Reid: [*Inaudible—Éditeur*] les chiffres de la *National Transportation Safety Board*.

M. Nolan: Non, nous ne sommes pas responsables envers la *National Transportation Safety Board*. Monsieur Reid, combien d'accidents mortels représentent un chiffre suffisant ou insuffisant... ne s'agit-il pas simplement de se vanter cette année parce que nous avons eu une bonne année: seulement que tant de morts...

Dans le ciel américain, les quasi aboutages sont en hausse, ils augmentent également dans le ciel canadien. On lit régulièrement dans les journaux les infractions commises sur le plan sécurité. Vous voulez parler de la sécurité; ainsi les matériaux dont on se sert pour recouvrir les sièges d'avions ne retardent pas la combustion et voyez ce qui s'est passé à Cincinatti sur un avion d'Air Canada, on aurait probablement pu éviter en partie cette catastrophe.

Voyez le nombre de boulons qui retiennent les sièges au plancher, afin qu'on puisse modifier l'avion ou changer les sièges plus rapidement... si on pouvait voir des photos de l'intérieur de l'avion après un écrasement, c'est pire que la ville de Mexico après le tremblement de terre.

M. Reid: Monsieur le président, le Professeur Nance nous dit dans son livre qu'on nous a demandé de lire—et nous l'avons fait—oui, il y a eu des accidents avec morts et sans morts Il déclara cependant que voyager par avion est quand même sûr. Ce pourrait être plus sûr.

Ce que nous voulons dans ce monde parfait c'est d'avoir un mode de transport le plus sûr possible; c'est ce à quoi nous travaillons, et n'essayez pas de nous dire que nous ne devons pas emprunter telle ou telle voie à cause des faits et des statistiques ou de la sécurité. Nous vous répondons qu'à moins d'avoir la preuve que la déréglementation est un processus moins sécuritaire pour réglementer le trafic aérien, il vous faudra nous présenter plus de chiffres que vous ne l'avez fait pour l'instant.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Nance says many of those things. Mr. Angus for a very short question because we are running overtime.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

On page 18, where you talk about the employment levels, you state that:

One study claims there were 31,000 more employees in U.S. scheduled airlines in December 1985 than in December 1978. This figure is exaggerated. In fact, using the figures quoted in the study, it appears that 1985 full-time employment is about the same level as 1978, with the only employment "gains" coming from additional part-time employment.

Which study is it that you are referring to?

Mr. R. Balnis (Research Division, Canadian Union of Public Employees): The study was commissioned by Transport Canada out of UBC by the three professors. I think Mr. Reid was referring to that study, as well as Mr. Gray.

We have gone through the study and we make a reference... We think the study is quite embarrassing in its lack of ability to look at the U.S. experience. We made a reference to it. I do not think it should be treated seriously. Saying employment has increased in the United States is an example of its misleading use.

• 1050

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Angus, thank you for clarifying that point. Mr. Nolan and associates, I want to thank you for appearing today. We are starting to run a little behind, but we have had your brief and it is part of the record.

You certainly have a very definite view and it is very clear. As someone said earlier, the bill has passed second reading and we are trying to see what we can do with the bill with which we are confronted. As I understand it, you do not want to offer any amendments. You want the bill killed and the whole thing studied further. Is that fair?

Mr. Nolan: Yes. Thank you, Mr. Nowlan.

The Chairman: I call the next witness, City Express Airlines. Appearing on its behalf is Mr. Pappalardo. Welcome, Mr. Pappalardo. We have seen each other before. We have your brief, so if you would give us an overview of it, we will throw it open to questions.

Mr. V. Pappalardo (President and Chief Executive Officer, City Express Airlines): Mr. Chairman, with me is Mr. Richard Wedge, consultant to the company. He has been very instrumental in the development of our company over the last

[Translation]

Le président: Merci beaucoup monsieur Reid. Beaucoup de ces questions ont été soulevées par M. Nance. Monsieur Angus, finissez avec d'autres questions car nous avons dépassé notre temps.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Lorsque vous parlez des niveaux d'emplois vous dites à la page 18:

On prétend dans une étude qu'il y a eu 31,000 employés de plus dans les lignes américaines à horaire fixe en décembre 1985 que ce n'était le cas en décembre 1978. Ce chiffre est exagéré. De fait, si on utilise les chiffres cités dans l'étude, il semble que les emplois à plein temps de 1985 se situaient à peu près au même niveau que ceux de 1978, les seuls «gains» sur le plan emploi étant ceux des emplois à temps partiel additionnels.

A quelle étude avez-vous fait allusion.

M. R. Balnis (Division de la Recherche, les syndicats canadiens des employés de la Fonction Publique): L'étude a été commandée par Transport Canada à trois professeurs de l'Université de la Colombie-Britannique. Je crois que M. Reid de même que M. Gray ont fait allusion à cette étude.

Nous avons parcouru cette étude et nous nous y sommes référés... nous croyons que l'étude est très embarrassante puisqu'elle ne tient pas compte de l'expérience américaine. Nous l'avons mentionné. Je ne crois pas qu'il faille traiter cela sérieusement. Dire que l'emploi a augmenté aux États-Unis, c'est une façon de tromper.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus, merci d'avoir jeté un peu de clarté sur cette question. Je désire remercier M. Nolan et ses collègues d'être venus aujourd'hui. Nous sommes un peu en retard, mais nous avons votre mémoire qui fera partie du compte rendu.

Vous avez certainement une opinion très arrêtée et très claire. Tel qu'on l'a dit plus tôt, le projet de loi a été adopté en deuxième lecture et nous essayons de voir ce que nous pouvons faire puisque nous devons l'étudier. Si j'ai bien compris, vous ne voulez pas présenter d'amendements. Vous voulez que le projet de loi soit supprimé et que toute la question fasse l'objet d'une autre étude. C'est bien cela?

M. Nolan: Oui. Merci, monsieur Nowlan.

Le président: Je désire convoquer le prochain témoin, la *City Express Airlines*. M. Pappalardo est le représentant de cette compagnie aérienne. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Pappalardo. Nous nous sommes déjà rencontrés. Nous avons déjà votre mémoire; par conséquent, si vous voulez en donner les grandes lignes, nous passerons ensuite aux questions.

M. V. Pappalardo (président-directeur général, City Express Airlines): Monsieur le président, je suis accompagné de Richard Wedge, expert-conseil de la société et grand responsable de l'expansion de notre compagnie depuis quelques années. C'est nous qui allons parler au nom de la compagnie.

[Texte]

couple of years. Whatever we are going to say here or do here today will be addressed by myself or Mr. Wedge.

Unfortunately, I came in at the tailend of Mr. LeBlanc's presentation, but I heard enough to realize that City Express was not here to stay. We were not going to last. While we were supposed to be out of business six months after I bought the company, we have carried 0.5 million passengers since then. Contrary to what Mr. LeBlanc may say, we are here to stay.

I understand what it is to fly in airplanes. I understand what it is to have flown as a qualified flight attendant at one time or another. I do not think there is any technical competency in some of the statements I have heard at the tailend of testimony. Realistically speaking, I think the spirit of the so-called deregulation has been positive in this country. In the opening statements of the previous and present government, it was very clear safety was the number one priority for operating airlines, upstart companies and ongoing companies. Transport Canada has been extremely tough on people who are starting in the business. They are organizing themselves to be even tougher. I must state, as I have already stated in television interviews in this country on different documentaries, that it is a good situation and we really support it. We are the baby of deregulation in this country and I can tell you we support 100% the action taken by the Ministry of Transport on safety matters.

• 1055

As a matter of fact to be very honest with you, I consider it my insurance valve, since it helps me ensure that my people are doing a better job. Safety is therefore a number one consideration. I have seen Transport Canada refuse to give permits to operators who are starting up—and for good reasons, reasons that would have effectively meant unsafe-type operations.

All I can say to you is that effectively there does not seem to be any compromise in safety. If anything, it is being more emphasized.

I would now like to get into the business of what we are here to discuss today. Mr. Chairman and members of the committee, I would like to thank you for inviting me here to appear before you on Bill C-18, a bill to amend the National Transportation Act.

Our views relating to the regulatory reform of the air industry through Bill C-18 are similar to those we expressed to this committee in November 1985, when you were considering the *Freedom to Move* policy and principles. I make it clear that City Express supports complete deregulation of the airline industry in Canada.

We would like to address the business of deregulation today. The situation we encountered in the regional and local carrier industry three years ago, when we applied to the CTC for approval to purchase Air Atonabee, does not exist today. Mergers and acquisitions have resulted in the establishment of alliances.

[Traduction]

Malheureusement, je suis arrivé à la fin de l'exposé de M. LeBlanc, mais j'en ai entendu suffisamment pour comprendre que *City Express* n'allait pas résister longtemps. Nous devons disparaître rapidement. Même si nous devons couler six mois après que j'ai acheté la société, nous avons depuis transporté un demi million de passagers. Contrairement à ce qu'a dit M. LeBlanc, nous ne sommes près de disparaître.

Je sais ce que c'est que de voler en avion. Je comprends ce que c'est puisque j'ai volé en tant qu'agent de bord à une époque ou à une autre. Je ne crois pas que les déclarations faites à la fin du dernier exposé soient valables sur le plan technique. Pour parler de façon réaliste, je pense que l'esprit de la déréglementation a été positif au Canada. Lorsque le gouvernement précédent et celui-ci ont fait leur déclaration liminaire, il était très évident que la sécurité représentait la priorité numéro un pour l'exploitation des compagnies aériennes, qu'il s'agisse des nouvelles ou de celles qui existent déjà. Transports Canada a été extrêmement dur envers les personnes qui démarrent dans ce domaine. Et ce ministère s'organise de façon à être plus dur encore. Ainsi que je l'ai déjà dit à plusieurs reprises à la télévision, nous sommes tout à fait d'accord avec cet état de chose. Nous existons d'ailleurs grâce à la déréglementation et nous appuyons donc entièrement le ministère des Transports en ce qui concerne les règles de sécurité.

Cela me permet d'ailleurs de veiller à ce que mes employés fassent un bon travail car la sécurité est pour nous d'une importance capitale. Transports Canada a en effet refusé des permis d'exploitation à de nouvelles entreprises dont les normes de sécurité n'étaient pas conformes aux règlements.

Il n'est donc pas question de compromettre la sécurité, bien au contraire.

Je voudrais maintenant, si vous le permettez, vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant le comité pour discuter du projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Notre position en ce qui concerne la réforme de la réglementation des transports aériens au moyen du Bill C-18 ressemble dans ses grandes lignes à ce que nous vous avons dit en novembre 1985 au sujet du document *Aller sans entraves*. Je tiens donc à préciser que *City Express* est en faveur de la déréglementation complète des transports aériens.

La situation a beaucoup plus évolué depuis trois ans, époque où nous avons demandé à la CCT l'autorisation d'acheter Air Atonabee. En effet, les fusions et les acquisitions intervenues depuis lors ont permis la création d'alliances.

[Text]

As we all know, Air Canada has ownership positions in Air Nova, Air Ontario, Austin Airways, and Air B.C., as well as commercial agreements with First Air and Northwest Territorial Airlines.

Pacific Western has the regional routes formerly operated by Canadian Pacific, Nordair, Quebecair, and EPA, as well as ownership positions in the local carriers of Time Air, Nordair Metro, and Air Atlantic. PWA also has a marketing arrangement with Calm Air of Manitoba.

The latest developments are the establishment by PWA of a new commuter airline to serve major points in Ontario, and the announcement by Time Air that it will purchase all the shares of Norcanair, which operates to points in Saskatchewan and Alberta with turbo prop and F-28 jet aircraft.

To give you some idea of how fast the events are moving, when we started the Toronto Island—Ottawa service in September 1984, City Express was called the baby of deregulation. Now along with Wardair we are called the last of the independents.

I can say that in the overall general context, what you have heard here previously today shows the mood that we are supposed to disappear as an ongoing business. Believe me, we are still there, and we will continue to be.

If we are to believe recent statements by Air Canada and the federal government, the privatization of Air Canada is imminent. That possibility seems to be consistent with the government's intention to privatize Crown corporations. If this means that Air Canada shares will be made available for purchase by individuals as well as by corporations, then we support it because we would perhaps like to buy some shares. All Canadians should have the opportunity to own shares in such a national enterprise, not just selected corporations or individuals. If, however, privatization means that all the controls will be removed from Air Canada, we disagree for reasons that will appear later in our presentation.

Next is our City Express position and direction. To put the City Express position in perspective within the Canadian airline industry today, one has to remember that before I purchased it in 1984, Air Atonabee, as it was known, was in a very weak condition. As a matter of fact, it was nicknamed by industry people as "Air At-not-to-be." It was restricted to a 19-passenger aircraft. It was short of capital required for the purchase of larger aircraft needed for expansion, and it would have been opposed at the CTC by larger carriers on the Toronto-Ottawa-Montreal triangle if it had applied to add large aircraft, such as the DASH-7, to its fleet. At that time, it was carrying approximately 25,000 passengers annually.

In 1985, with the addition of DASH-7 and DASH-8 aircraft, we carried approximately 200,000 passengers, and in 1986 we carried approximately 300,000 passengers who made use of our services. If everything goes well, we estimate that we

[Translation]

Air Canada a acquis des participations dans Air Nova, Air Ontario, *Austin Airways* et Air B.C. et a en outre conclu des accords commerciaux avec First Air et *Northwest Territorial Airlines*.

Pacific Western a repris les liaisons autrefois assurées par *Canadian Pacific*, Nordair, Québec Air et EPA et a pris des participations dans *Time Air*, Nordair Metro et Air Atlantic. De plus, *Pacific Western* a conclu un accord de commercialisation avec Calm Air du Manitoba.

Tout récemment, la PWA a lancé un service de court courrier qui desservira les principaux aéroports de l'Ontario tandis que *Time Air* a fait savoir qu'elle avait racheté les actions de Norcanair qui dessert la Saskatchewan et l'Alberta avec des avions à hélices ainsi qu'avec des F-28.

Pour vous donner une idée du rythme de cette évolution, lorsqu'en septembre 1984 nous avons inauguré la ligne entre Toronto et Ottawa, on a appelé *City Express* le fruit de la déréglementation, alors que maintenant Wardair et *City Express* sont appelées les derniers indépendants.

Donc malgré tout ce qu'on aura pu vous dire à ce sujet, nous ne sommes pas près de disparaître.

D'après les dernières déclarations d'Air Canada et du gouvernement fédéral, la privatisation d'Air Canada serait imminente. Ce qui serait d'ailleurs conforme à la politique déclarée du gouvernement de privatiser les sociétés de la Couronne. Si cela signifie que des actions d'Air Canada pourront être acquises par des particuliers aussi bien que par des sociétés, nous sommes certainement d'accord car nous pensons nous-mêmes à acquérir un paquet d'actions. Nous trouvons en effet que les actions de ce type de société devraient être vendues à l'ensemble de nos concitoyens et non pas être réservées à certaines sociétés ou aux particuliers. Par contre, si la privatisation d'Air Canada signifie que cette dernière ne sera plus assujettie à aucun type de contrôle, nous sommes contre pour les raisons que nous allons vous exposer.

En ce qui concerne la situation actuelle de *City Express*, je tiens à vous rappeler qu'avant d'acheter Air Atonabee en 1984, *City Express* était dans une situation plutôt précaire. On nous avait en effet qualifié du sobriquet *Air At-not-to-be*. Nous n'avions à cette époque que des appareils permettant d'embarquer 19 passagers. Nous n'avions pas suffisamment de capitaux pour acheter de plus gros avions qui auraient été indispensables pour assurer notre expansion et d'ailleurs les autres compagnies aériennes assurant la liaison entre Toronto-Ottawa et Montréal auraient protesté auprès de la CCT si nous avions voulu nous doter d'appareils plus gros comme le DASH-7 par exemple. Donc à cette époque nous transportions environ 25,000 passagers par an.

Dès 1985, avec l'acquisition d'appareils DASH-7 et DASH-8, nous avons réussi à transporter 200,000 passagers et en 1986 ce chiffre est passé à 300,000. Si tout va comme prévu, le nombre de nos passagers devraient atteindre 400,000 en 1987,

[Texte]

will carry 400,000 passengers in 1987, the increase resulting from expansions to Quebec City and from transborder routes such as Toronto Island-Newark and Toronto Island-Detroit.

I may add, in terms of expansion, because there was reference made to the business of employment, that when I bought Air Atonabee two years ago it had 54 employees in the company. Today it has 289 full-time employees and approximately 35 part-time employees, exceeding over 300 people. That is a positive step in the right direction. That is only direct employment of City Express.

As a result, the entire infrastructure of the Toronto Island operation has added other personnel. In addition to that, being the first carrier to have bought DASH-8 airplanes in Canada, in terms of a private corporation, it created hundreds of jobs and thousands of man-hours of jobs at the de Havilland plants. So there is a positive side to all this.

While we support in principle Bill C-18, there are several areas of concern. One of the areas are the designated areas north of the 50 degree and 55 degree latitudes. Let us start from the premise that all Canadians are equal. It follows that those Canadians who live in the north, especially the aboriginals, should have the opportunity to benefit from competition in air transportation, which would flow from the expansion of air services to the north by air carriers based in the south.

Who will benefit if regulatory restrictions are allowed to continue in areas of eastern Canada? Our view is that the principal beneficiary will be Pacific Western Airlines Corporation, which now controls the old EPA routes to Goose Bay and the old Nordair routes to Chimo, Frobisher, Hall Beach, Nanisivik and Resolute Bay. Even the old Quebec Air routes to Sept-Îles and Wabash are 35% owned by PWA.

If PWA is part of a duopoly in the south, where we estimate they and Air Canada carry 90% of the scheduled passenger traffic, PWA would be virtually a monopoly in the north, particularly in northern Quebec and the eastern Arctic. In the current situation, the concept of designated areas is clearly out of tune with themes of regulatory reform, increased competition, and equality of opportunity.

The supply of Canadian commuter aircraft: There is a real possibility that Air Canada and PWA, through their ownership positions in their alliance and commuter partners, will so dominate the purchase of de Havilland's production for the Canadian market that there will be very few DASH-8 series 100 and series 300 aircraft left for City Express and other small independent Canadian operators that are presently there today or may come onto the marketplace.

Based on our understanding of DASH-8 deliveries, orders and options for the series 100 and series 300, we estimate that the reduction for the Canadian market is controlled as follows: there are owned or leased 20 aircraft; ordered or optioned, 67; for total DASH-8 orders of 87. The percentage of the totals that are controlled by Air Canada and its alliance partners is 57%, and the percentage owned by Pacific Western Airlines is 22%; City Express has 14%, and others have 7%.

[Traduction]

du fait que nous desservons maintenant la ville de Québec et que nous assurons les liaisons entre l'Île de Toronto et Newark et l'Île de Toronto et Détroit aux États-Unis.

Au plan de l'emploi, lorsque nous avons acheté Air Atonabee il y a deux ans, cette société avait 54 employés. Actuellement, l'effectif se monte à plus de 300 personnes, dont 289 à temps plein et 35 à temps partiel. Et je parle là uniquement d'employés travaillant directement pour City Express.

Mais l'infrastructure de l'Île de Toronto exige maintenant des effectifs bien plus importants. De plus, le fait que nous soyons dotés d'appareils DASH-8 a permis de créer des centaines d'emplois dans les usines de Haviland. Donc tout ceci a eu des retombées très positives.

Quoique nous soyons en principe d'accord avec le Bill C-18, nous voudrions maintenant vous dire quelques mots au sujet de nos réserves. Commençons si vous le voulez bien avec les régions désignées situées au nord du 50° et du 55° parallèle. Partant du principe que tous les Canadiens sont égaux, ceux qui vivent dans le nord et plus particulièrement les autochtones devraient pouvoir bénéficier de la concurrence dans le secteur des transports aériens, concurrence qui serait assurée si des compagnies aériennes établies dans le sud du pays étaient autorisées à desservir le nord.

Le principal bénéficiaire d'une réglementation restrictive dans l'est du pays sera à notre avis la *Pacific Western Airlines* qui dessert actuellement Goose Bay, autrefois desservie par EPA, ainsi que Chimo, Frobisher, Hall Beach, Manisivik et Resolute Bay, autrefois desservies par Nordair. *Pacific Western Airlines* dessert également Sept-Îles et Wabash autrefois desservies par Québec Air.

Alors que dans le sud du pays Air Canada et la PWA contrôlent 90 p. 100 des vols, dans le nord du pays plus particulièrement dans le nord du Québec et dans l'est de l'Arctique, la PWA aurait un monopole de fait. Donc la constitution de zones désignées est contraire au principe de la déréglementation, du renforcement de la concurrence et de l'égalité des chances.

En ce qui concerne la fourniture de court-courriers canadiens, il est plus que vraisemblable que du fait que Air Canada et la PWA contrôlent ensemble une part très importante des vols sur les courtes distances, leur part de la production de de Havilland sera à tel point dominante qu'il ne restera pas suffisamment d'appareils DASH-8 de la série 100 et de la série 300 pour des compagnies comme City Express et d'autres compagnies qui pourraient un jour se créer.

Si l'on se base sur les carnets de commandes de de Havilland pour les appareils DASH-8 de la série 100 et 300, le marché serait réparti comme suit: 20 appareils vendus ou loués, 67 appareils commandés pour lesquels une option a été prise sur un total de 87 DASH-8 commandés. Sur ce nombre, Air Canada et ses partenaires contrôlent 57 p. 100, la *Pacific Western Airlines* 22 p. 100, City Express 14 p. 100, ce qui laisse 7 p. 100 aux autres.

[Text]

There is a certain irony in the above numbers in that City Express was the first privately owned commuter airline in Canada to purchase and put into service a DASH-8 series 100 aircraft in September 1985. Beyond the four DASH-8s we currently own and operate, we are already encountering difficulties in arranging satisfactory terms for additional DASH-8 100s and DASH-8 300 aircraft. The situation will worsen when Air Canada and Pacific Western Airlines require additional aircraft for their commuter operations.

• 1105

If there are no provisions in the National Transportation Act or the amendments proposed in Bill C-18, or in the Competition Act, or in the Air Canada Act, which would have the effect of giving some recourse to small, independent air carriers against the purchasing power of the big boys, Air Canada and PWA, then perhaps there ought to be.

I would like to address the question of regulated routes. Those which were operated by Canadian carriers to the U.S., and other carriers, will presumably continue to be regulated through bilateral agreements.

As a result of the 1984 exchange of notes between Canada and the U.S., City Express has been selected to operate between Toronto Island and Detroit, as well as Toronto Island and Newark, and we intend to start our services by the end of this April with six flights each way, using 37-seat DASH-8 aircraft.

This past weekend, a significant twist: Air Canada announced it was starting a new service between Toronto Pearson and Newark, using 100-seat DC-9 jets with three flights daily each way, including a flight out of Toronto at 6.50 a.m., which is exactly the time at which the first flight by City Express was scheduled and is scheduled to operate.

This is precisely what happens when limits are placed on competition in a regulatory regime. We are not here to complain about the competition, but what we are saying is that it should be opened up further. If the Toronto-Newark route were deregulated totally we would be able to compete directly with Air Canada and the U.S. carriers, American Airlines and U.S. Air, by operating City Express flights into La Guardia and Kennedy Airports as well as Newark. Right now we are restricted to Newark.

Therefore we continue to support the government's position of free and open competition on transborder routes, but we would like to have a little more freedom.

The financing and loan insurance schemes in the marketplace... Small carriers such as ourselves currently experience difficulties in raising capital and arranging aircraft financing through conventional sources. In our case the new fleet is financed through loans with Mutual Life of Canada, backed by loan insurance administered by the Minister of Regional Industrial Expansion.

As we look ahead to purchasing more aircraft, we have two concerns: whether Canadian capital will be available, and whether there will be resources left in the loan insurance facility to cover all Canadian purchases of DASH-8s. This is

[Translation]

Il y a une certaine ironie dans ces chiffres quand on pense que *City Express* a été la première compagnie aérienne dotée de court-courriers à acheter des appareils DASH-8 de la série 100 en septembre 1985. Outre les quatre DASH-8 que nous avons actuellement, nous nous sommes d'ores et déjà heurtés à toute une série de difficultés pour l'acquisition d'autres appareils DASH-8 des séries 100 et 300. Cela deviendra encore plus difficile lorsque Air Canada et la PWA passeront des nouvelles commandes pour ces appareils.

Si rien n'a été prévu jusqu'à présent dans la Loi nationale concernant les transports, dans les amendements au Bill C-18, dans la Loi sur la concurrence ou dans la Loi d'Air Canada pour permettre aux petites compagnies indépendantes de tenir face aux géants que sont Air Canada et la PWA, le moment est venu je pense de faire quelque chose.

En ce qui concerne les trajets réglementés, je présume que les destinations américaines qui, jusqu'à présent, étaient desservies par des compagnies canadiennes ou autres, continueront à faire l'objet d'accords bilatéraux.

A l'issue de l'accord passé en 1984 entre le Canada et les États-Unis, *City Express* a été autorisée à assurer la liaison entre l'Île de Toronto et Détroit, d'une part, ainsi qu'entre l'Île de Toronto et Newark. Le premier vol aura lieu en avril prochain; six vols par jour sont prévus avec des appareils DASH-8 de 37 places.

Or voilà que le weekend dernier, Air Canada a fait savoir qu'elle allait offrir trois vols par jour à bord de DC-9 de 100 places entre l'aéroport Pearson à Toronto et Newark, le premier vol devant en principe quitter Toronto 6h50, c'est-à-dire exactement à la même heure que le premier vol de *City Express*.

Voilà ce qui arrive lorsque on essaie de limiter la concurrence. Or, loin de nous plaindre de la concurrence, nous voudrions au contraire que celle-ci soit encore étendue davantage. Si le parcours Toronto-Newark était complètement déréglementé, nous pourrions concurrencer directement Air Canada ainsi que *American Airlines* et U.S. Air en assurant des vols entre l'Île de Toronto et les aéroports de La Guardia et de Kennedy à New York alors qu'actuellement nous sommes limités à l'aéroport de Newark.

Donc tout en étant d'accord avec la décision du gouvernement de libéraliser la concurrence sur les trajets à destination des États-Unis, nous voudrions que cette liberté soit totale.

En ce qui concerne les modalités de financement et d'assurance-crédit, les petites compagnies aériennes comme *City Express* ont du mal à réunir les capitaux nécessaires pour l'acquisition d'appareils auprès des sources conventionnelles. Nos nouvelles acquisitions ont été financées grâce à des prêts consentis par la *Mutual Life of Canada* et à une assurance-crédit du ministère de l'Expansion économique régionale.

En ce qui concerne nos achats futurs, la question se pose de savoir si nous parviendrons à réunir au Canada tous les capitaux nécessaires et si nous obtiendrons suffisamment d'assurance-crédit pour couvrir tous nos achats de DASH-8.

[Texte]

very important. It is estimated that the capital required by Air Canada, PWA and Wardair to re-equip their jet fleets is approximately \$2 billion. Probably another \$400 million will be required to finance DASH-8-type airplanes for Air Canada and PWA, if they take all the aircraft that are ordered.

From a policy viewpoint, we hope the federal government will find a way to preserve sufficient funding in its loan insurance program for the small, local carriers who purchase de Havilland DASH-7 and DASH-8 products. Without these aircraft, City Express will not be able to take full benefit of Bill C-18, which otherwise permits direct competition with Air Canada, Air Ontario, Austin Airways, PWA, Quebecair and Nordair Metro.

Another point I would like to highlight is that there has been some serious damage done lately in terms of taxation schemes for the travelling public. The committee should also be aware that the imposition of a \$4 surtax on air transportation tax, effective May 1, 1987, will have a very, very negative impact on short-haul traffic carried by local and commuter air carriers such as City Express.

I do not want to go through the numbers, but you can see them for yourself as they are presented, but the bottom line is that the taxation deal comes anywhere from 16.8% on the Ottawa-Toronto down to 13.78% on the Montreal-Toronto—very expensive for a traveller.

Although the total tax increases as the fare increases, to a maximum of \$50, the lower one-way fares are more heavily taxed in relative terms, thereby making it less attractive for commuter passengers to travel by air.

• 1110

Since we compete with buses and trains and automobiles, on which no transportation tax or surtax is imposed, we will lose price-sensitive traffic to the other modes of travel. We recommend that the surtax be eliminated on short-haul routes, such as those shown above; or if not, the \$4 tax should be applied equally to buses and trains. Let us make it equal for everybody.

In summary, the views and concerns of City Express are as follows. We support complete deregulation of the airline industry in Canada; otherwise we would not be here today. We support Bill C-18, except the concept of designated areas north of 50 and 55 degrees north latitude, for which there should be deregulation as well. We are concerned about the power already exercised by the big boys in the aircraft purchases and transborder routes, as well as the potential for harm to smaller air carriers in areas of financing, loan insurance, and surtax in the Air Transportation Act.

The Chairman: Thank you, Mr. Pappalardo, for that positive and very thought-provoking brief.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank Mr. Pappalardo for his presentation today. It is interesting to realize that some of the best presentations we have had before the

[Traduction]

Air Canada, la PWA et Wardair devront dépenser quelque 2 milliards de dollars en vue de l'acquisition de nouveaux avions à réaction et 400 millions de dollars qui représentent la facture des appareils DASH-8 qu'ils ont commandés.

Nous espérons que le gouvernement fédéral continuera à approvisionner suffisamment son programme d'assurance-crédit afin de permettre aux petites compagnies d'aviation d'acquérir de nouveaux appareils DASH-7 et DASH-8 fabriqués par de Havilland, car sans ces appareils, City Express ne pourra pas se prévaloir des dispositions du projet de loi C-18 qui en principe lui permettraient de concurrencer Air Canada, Air Ontario, Austin Airways, PWA, Québecair et Nordair Métro.

Je voudrais maintenant dire quelques mots au sujet de l'imposition d'une surtaxe de quatre dollars sur tous les billets d'avion, laquelle entre en vigueur à partir du 1^{er} mai 1987, ce qui sera extrêmement préjudiciable pour une compagnie de court-courriers comme *City Express*.

Sans entrer dans les détails, vous pourrez constater que sur le parcours Ottawa-Toronto, ce supplément de quatre dollars représente une augmentation de 16,8 p. 100 et de 13,78 p. 100 sur le parcours Montréal-Toronto, ce qui est énorme.

Même s'il a été prévu que la taxe augmentera en fonction de la hausse du tarif aérien jusqu'à concurrence de 50\$, la taxe sur les allers simples est relativement plus élevée, si bien qu'il sera désormais moins avantageux de prendre l'avion sur de courtes distances.

Puisque nous devons en principe concurrencer le transport par autobus, par train et par voiture, lesquels ne sont pas assujettis à une surtaxe, nous risquons ainsi de perdre des clients. Nous recommandons donc la suppression de la surtaxe sur les petites distances que je viens de vous énumérer ou, sinon d'imposer cette surtaxe de 4\$ aux billets d'autocar et de train de façon à ce que tout le monde soit à égalité.

Donc en résumé, *City Express* est pour la déréglementation totale des transports aériens au Canada. Nous sommes en faveur des dispositions prévues au projet de loi C-18, sauf en ce qui concerne les régions désignées au nord du 50° et du 55° parallèle, régions qui devraient également être déréglementées. Nous trouvons en outre préoccupant le fait que les géants des transports aériens ont un énorme pouvoir d'achat et détiennent une part excessive des trajets à destination des États-Unis; en outre les petites compagnies d'aviation risquent d'être les perdants en ce qui concernent les modalités de financement, l'assurance-crédit et la surtaxe.

Le président: Je vous remercie, monsieur Pappalardo de votre excellent exposé.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais moi aussi remercier M. Pappalardo. Je constate avec plaisir que c'est les

[Text]

committee are coming from representatives of small airline companies who have appeared here.

I think it is useful that you bring forward the point of view of those independents who are going to compete in this deregulation environment. Clearly we have been seized by events that have established basically a duopoly in the air industry. Fortunately there are a few that continue to exist. I certainly hope City Express has a bright future and will continue.

One of the remarks you made on page 4 has to do with expansions to Quebec City. I am interested in this, and I would like to know what these plans are that you have for Quebec City. Are they from Toronto, or will they include the Ottawa-Quebec route?

Mr. Pappalardo: The plan, Mr. Ouellet, is to add the points Quebec City and Bagotville to our licences; and they have been added. It is our intention, in very short course, to commence services to these regions. I must state to you that I am going out to acquire an aircraft this weekend and take delivery of an aircraft that will go into the Quebec market.

It is our further intention, Mr. Ouellet, to penetrate deeper in the province of Quebec, into the areas of the Baie-Comeaus, the Mont-Jolis, the Sept-Îles, and the lower North Shore. We are also evaluating and looking at other areas, such as the Gaspé region and the Îles-de-la-Madeleine. We have received representations from different parties and interested groups to go out there and give better service. So there is a demand. There is a requirement for companies like City Express to exist. I can only say, sir, that from 2,000 passengers a month to 30,000 passengers a month in 24 months of operation is a significant growth pattern; and that is because something had to be right.

Mr. Ouellet: Well, I hope in your expansion plan you will think of this terrible lack of service that exists between the two capitals. Ottawa and Quebec used to have a very good service, and it has deteriorated to the point where I think other companies have to look at it and craft a market for themselves, because it seems it has been abandoned totally in recent years. It used to be possible to fly direct, Ottawa-Quebec, two or three times a day. You can no longer do it. There is no direct service. You have to stop in Montreal en route to Quebec City. So it is a very bad service, which I would like you to look at.

I want to ask you a question on your remark about Air Canada. On page 3 you say:

If privatization means that all control will be removed from Air Canada, we disagree for reasons which will appear later in this paper.

• 1115

I am sorry, I have tried to see the reason in the rest of the paper but I have not seen it. Could you be more explicit and tell me exactly what you mean when you say that if privatization means that all control will be removed you would then be opposed to the privatization of Air Canada? What is in their mind there?

[Translation]

petites compagnies d'aviation qui nous ont en général présenté les meilleurs mémoires.

Vous venez de nous exposer le point de vue des compagnies indépendantes qui devront s'accommoder de la déréglementation. Il existe de fait une espèce de duopole dans les transports aériens, et c'est donc une bonne chose qu'il reste encore un certain nombre de petites compagnies. J'espère pour ma part que *City Express* est promise à un bon avenir.

Je voudrais savoir ce que vous comptez faire pour desservir Québec. Est-ce que vous allez assurer la liaison entre Toronto et Québec ainsi qu'entre Ottawa et Québec?

M. Pappalardo: Nous avons été autorisés à desservir Québec ainsi que Bagotville, et les vols devraient commencer très bientôt. Je dois justement prendre livraison à ce week-end même d'un appareil qui sera utilisé pour desservir Québec.

Nous avons en outre l'intention de desservir Baie Comeau, Mont-Joli, Sept-Îles et le bas du fleuve. Nous envisageons également de desservir éventuellement la région de Gaspé ainsi que les Îles-de-la-Madeleine. Nous avons en effet été contactés pour assurer ces vols. *City Express* a donc certainement du pain sur la planche. Si nous avons réussi en 24 mois à porter de 2,000 à 30,000 le nombre de passagers par mois, il faut croire que nous ne nous débrouillons pas si mal que ça.

M. Ouellet: J'espère que vos plans d'expansion veilleront à assurer à nouveau une meilleure liaison entre Ottawa et Québec, liaison qui s'est énormément détériorée ces derniers temps. Autrefois, il y avait deux ou trois vols par jour entre Ottawa et Québec alors qu'actuellement on est obligé de faire escale à Montréal. J'espère donc que vous ferez quelque chose.

Je voudrais maintenant vous poser une question concernant ce que vous avez dit au sujet d'Air Canada. A la page 3, vous dites:

Si la privatisation signifie qu'Air Canada perdra tout contrôle, nous ne sommes pas d'accord avec celle-ci pour des raisons que nous expliquons dans le reste de ce document.

Je m'excuse, j'ai essayé de voir ce que vous vouliez dire, mais je n'ai rien trouvé. Pourriez-vous peut-être être plus précis et expliquer pourquoi vous vous opposeriez à la privatisation d'Air Canada si cette compagnie n'exerçait plus aucun contrôle.

[Texte]

Mr. R. Wedge (Consultant to City Express): I think what we had in mind was the suggestion in the section on supply of Canadian commuter aircraft, particularly page 7 of the submission, that if the purchasing power of Air Canada now is such that they control over 50% of the Canadian production of the best commuter aircraft made in the world, the DASH-8, both the 100 series and the 300, which we pioneered in this country—if they control the production and if Pacific Western decides to compete with Air Canada in certain markets with the DASH-8, there will be literally no aircraft left for the small independent operators.

It is one of the strange ironies of the success of de Havilland. They have always built a great product, but nobody bought it. We bought it and proved it was good, and now everybody wants it. We really do not know how to articulate it, but we want to express the concern that if Air Canada with its purchasing power and Pacific Western with its purchasing power dominate the Canadian production of the de Havilland DASH-8 aircraft we will not have aircraft to expand. The other important thing is that new carriers coming in, the new entry carriers will not have any aircraft to purchase. So the benefits of Bill C-18 are academic if you cannot compete in the marketplace with the best available aircraft.

Mr. Pappalardo: May I add “built in Canada”, Mr. Ouellet and Mr. Chairman. There are other alternatives, but there are no other DASH-8 types of airplanes that are DASH-8s or DASH-7s. There are products such as the ATR-42 aircraft, which is an aircraft that still has to be proven in the marketplace—it is slowly getting there—and the Brazilian 30-seater airplanes, which have certain major restrictions out of certain airports, but still not comparable.

Mr. Ouellet: While I sympathize with your position, I think you have to acknowledge that you cannot have your cake and eat it at the same time. On one hand you say let us privatize Air Canada but let us keep control on them; let us make sure they are not going to buy the planes that we need. Maybe we should not privatize Air Canada and the government should have some control and tell them what to do. Otherwise, it is like your statement: you are all for deregulation, but on the other hand you are a little bit afraid of these two giants that are now going to impose their own rules. I think it is not that simple, as you could realize.

Mr. Pappalardo: Perhaps, Mr. Ouellet, one of the solutions is to continue on with the privatization scheme of things but on the other hand to tell the Boeing company and the de Havilland people to get themselves organized to be able to respond to the market conditions. That is vital. That is just like a carrier either responding to traffic or not responding to traffic.

[Traduction]

M. R. Wedge (expert-conseil auprès de City Express): La réponse à votre question se trouve dans la partie portant sur les possibilités d'acquisition des avions navettes canadiens, en particulier à la page 7 de notre exposé. Si le pouvoir d'achat d'Air Canada est tel qu'à l'heure actuelle cette compagnie contrôle plus de 50 p. 100 de la production canadienne du meilleur avion navette au monde, le DASH-8, à la fois les séries 100 et 300 qui ont été mises au point dans notre pays, si donc Air Canada contrôlait la production et que *Pacific Western* décidait de faire concurrence à Air Canada sur certains marchés avec le DASH-8, il ne resterait pour ainsi dire aucun avion à la disposition des petits exploitants indépendants.

C'est une ironie du sort que de Havilland ait toujours construit un produit de grande qualité mais que personne ne voulait acheter. Nous nous en sommes portés acquéreurs, nous avons prouvé qu'il s'agissait d'un produit excellent et, maintenant, tout le monde veut l'acheter. Nous ne savons pas vraiment comment exprimer ce que nous pensons, nous aimerions cependant vous faire connaître cette préoccupation qui est la nôtre: si donc Air Canada, qui dispose de son pouvoir d'achat bien connu, et *Pacific Western* également accaparaient la production canadienne de DASH-8 de de Havilland, nous resterions gros-Jean comme devant et nous ne pourrions connaître de l'expansion, ni nous-mêmes, ni les nouveaux transporteurs qui veulent se lancer sur le marché. De cette façon, les avantages du bill C-18 seraient purement théoriques s'il n'était pas possible de faire concurrence sur le marché avec les meilleurs avions possibles.

M. Pappalardo: Et je précise «construits au Canada», monsieur Ouellet et monsieur le président. Il y a d'autres possibilités, mais il n'y pas d'autres avions de type DASH-8 ou DASH-7. Il existe bien les ATR-42, dont la réputation n'est pas encore tout à fait établie et les avions brésiliens de 30 sièges qui font face à certaines restrictions importantes au départ de certains aéroports, et dont la performance n'est pas encore comparable à celle des DASH-8 ou DASH-7.

M. Ouellet: Je comprends votre position. Cependant, vous devez bien vous rendre compte que vous ne pouvez avoir votre gâteau et le manger en même temps. D'une part, vous préconisez la privatisation d'Air Canada, d'autre part, vous voulez que le gouvernement contrôle encore cette compagnie et ne leur permette pas d'acheter tous les avions dont vous avez besoin. Peut-être ne devrait-on pas privatiser Air Canada, peut-être le gouvernement devrait-il continuer à dire quoi faire à cette compagnie. Vous êtes tout à fait en faveur de la déréglementation en d'autres termes, mais vous avez quand même un peu peur que ces deux géants ne vous imposent leurs règles du jeu. Comme vous vous en rendez compte, les choses ne sont pas aussi simples que cela.

M. Pappalardo: Monsieur Ouellet, une des solutions serait peut-être de poursuivre la privatisation tout en disant à Boeing et à de Havilland de s'organiser pour pouvoir répondre aux conditions du marché. C'est vital. Cela fait la différence entre un transporteur qui peut fonctionner ou non. Il faut que les usines puissent répondre à la demande canadienne toute entière et pas seulement à celle des grandes compagnies.

[Text]

The factories have to respond to the Canadian demands, not only of the big boys but also of the little boys.

Mr. Ouellet: I hope the de Havilland people will read your testimony. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pappalardo, I appreciate you coming before us with a very interesting brief.

Let me do a quick summary. It is a pattern I am beginning to see. Obviously you are a free enterpriser; you want total deregulation of the air industry, but you want some protection for yourself. You want access to equipment, you want access to government-backed financing, and you want a lower tax. So there is, shall we say, some inconsistency in the overall endorsement of the act, at least in terms of how I interpret it.

• 1120

Let me talk about the northern stuff because, even though it does not affect my area, it is one that I feel very strongly about. Is it fair for a company that has worked over the years to establish services within the north and into and out of the north, built up an infrastructure, and I do not care whether it is in the north or whether it is a major airline or a communter or whatever, but they have made the investment of human time, of dollars, to provide a service. Is it fair to allow somebody at the drop of a hat to come in and cream off the lucrative summer traffic and perhaps jeopardize the year-round service? Is that fair?

Mr. Pappalardo: Everything is relative, Mr. Angus. Is it fair for somebody to go out and take control of all the available product that is being built?

Mr. Angus: What does that have to do with it?

Mr. Pappalardo: That is right. You know, that is a free enterprise situation and that is the way it is. I think it is quite fair to give the people in the north an opportunity.

You are talking to somebody who worked the north for a long time. I used to be a vice-president at Nordair. That is where I started my career, loading cargo on airplanes feeding the north, and we had exclusivity in the north for many years.

You must remember that the same argument was used prior to First Air coming into the north, Bradley First Air. As a matter of fact, Nordair gave the opportunity to Bradley First Air to get into the north and supply the north and eventually Bradley expanded to the south. Now you have two people called First Air. And you now have Nordair, or call it PWA or whatever you want to call it. As a matter of fact, there should be a new name out in another hour or so.

Realistically speaking, Mr. Angus, everything is fair. If there is an opportunity for people to have better fares up in the

[Translation]

M. Ouellet: J'espère que de Havilland lira votre témoignage. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Pappalardo, je suis heureux de voir que vous êtes ici pour nous présenter un mémoire très intéressant.

Laissez-moi le résumer rapidement. Vous êtes pour la libre entreprise, vous préconisez la déréglementation totale de l'industrie des transports aériens, cependant, vous voulez quand même garder certaines protections pour vous-même. Vous voulez avoir accès à l'équipement, aux garanties financières du gouvernement, vous voulez bénéficier d'un dégrèvement fiscal. Il me semble qu'il y a là un certain manque de logique dans votre appui du projet de loi.

J'aimerais aborder la question du transport dans le Nord, car cette question me tient à coeur, même si elle ne touche pas à ma propre circonscription. Est-il juste qu'une société qui a travaillé pendant des années à établir un service dans le Nord, reliant celui-ci au sud, qui a mis sur pied toute une infrastructure, qu'il s'agisse d'une grande compagnie aérienne, d'une compagnie qui assure un service de navette, etc, bref d'une compagnie qui a investi beaucoup en ressources humaines en dollars pour fournir un service, est-il juste qu'une telle compagnie permette pour un oui ou pour un non à une autre compagnie de venir lui retirer le trafic lucratif de l'été et peut-être mettre en péril le service dans son ensemble. Est-ce juste, je vous pose la question?

M. Pappalardo: Tout est relatif, monsieur Angus. Est-il juste qu'une compagnie puisse se porter acquéreur de tous les nouveaux avions qui sont construits?

M. Angus: Je ne vois pas ce que cela a affaire là-dedans.

M. Pappalardo: Très juste. Comme vous le savez, c'est comme cela que se passent les choses dans une situation de libre entreprise. Je crois qu'il est juste de donner aux habitants du Nord des possibilités.

J'ai moi-même travaillé dans le secteur des liaisons avec le nord pendant longtemps. J'étais vice-président de Nordair, j'ai moi-même commencé ma carrière en chargeant des marchandises destinées au Nord. Nous avons eu l'exclusivité pour le transport dans le Nord pendant de nombreuses années.

Vous vous appellerez sans doute que le même argument a été utilisé avant que *First Air* ne se rende dans le Nord. Je veux parler de la *First Air* de Bradley. En fait Nordair a donné la possibilité à *Bradley First Air* de se rendre dans le Nord, d'approvisionner celui-ci, après quoi Bradley s'est agrandi pour desservir le Sud. A l'heure actuelle, il y a deux compagnies *First Air*. Et il y a Nordair, que l'on pourrait appeler également PWA, mais en fait un nouveau nom sera donné à cette compagnie dans une heure ou deux.

Si l'on veut voir les choses de façon réaliste, monsieur Angus, tout est juste. Il n'est pas interdit d'offrir des meilleurs

[Texte]

north than they have today, and that is what Bradley First Air has done as proof of what competition could bring. You have not seen a deterioration of the Nordair services. What you have seen is a sharing of the market. Perhaps there may have been some additional traffic stimulation because of fare situations.

I am seeing fares published today in the north toward Frobisher Bay that I have never seen before in 24 years in my career in the aviation business, as well as opportunities for people to travel with advance purchase fares that never used to exist in the north.

Mr. Angus: I am not suggesting that some levels of competition are not appropriate. But we heard almost unanimity when we travelled through the north, through the western Arctic, whether it was operators, whether it was chambers of commerce, or whoever, that they felt the north was too fragile at this point in time to allow total deregulation. That is why in our report on *Freedom to Move*, it was one of the areas where there was unanimity on this committee, that we retain a form of regulatory control so that there was some protection.

Mr. Pappalardo: Mr. Angus, I respect what the communities said, because it is the market that demands whether additional services should be provided. They obviously favoured and supported the First Air situation. But may I highlight another area, Mr. Angus? We are presently and have actively pursued the Seven Islands business. Seven Islands is effectively just above the line and effectively restricts our penetration and our game plan for the province of Quebec.

I can assure you that the demand by the community—and I am not talking about verbal discussions here; I am talking about resolutions by city councils, chambers of commerce, people organizations, suppliers, hollering and begging for additional service. All I am saying to you is, under the 50-degree situation we cannot go into the Seven Islands territory.

Mr. Angus: Why? There is nothing in this bill that would prevent you or any other airline from applying to service that community, and assuming that you meet the test applicable north of that line with a regulatory agency, then you can do it. Is that not the case?

Mr. Pappalardo: What we are saying is that the freedom to penetrate and access that northern tier is extremely restrictive. We can turn around and fly to Port Cartier, which is 25 miles below the line or 20 miles below the line.

• 1125

I can tell you right now there is no reason for us to fly from Quebec City to Port Cartier. But there is a reason to fly from Montreal or Quebec up to Seven Islands to create the proper type of linkage. Sir, it is going to be, I believe, much more difficult for us and we will have more opposition in getting in

[Traduction]

tarifs dans le Nord. C'est ce que *Bradley First Air* a fait. Une situation comme cela, c'est le résultat de la concurrence. Il n'y a pas eu de détérioration dans les services de Nordair, il y a eu partage du marché. Il y a peut-être stimulation à cause des bons tarifs qui sont offerts, mais c'est normal.

J'ai regardé les tarifs qui sont offerts à l'heure actuelle pour Frobisher Bay, et je puis vous dire que je n'en ai jamais vu d'aussi bons au cours des 24 années de ma carrière. Il y a également des tarifs spéciaux avec réservation à l'avance qui sont excellents, ce qui n'avait jamais existé auparavant pour le Nord.

M. Angus: Je ne suis pas en train de dire qu'il faudrait bannir la concurrence. Cependant, toutes les personnes que nous avons rencontrées lorsque nous nous sommes rendus dans l'ouest de l'Arctique, les exploitants, les représentants des chambres de commerce, etc, toutes ces personnes nous ont dit qu'à leur avis le Nord était encore trop fragile pour permettre la déréglementation totale. C'est pourquoi dans notre rapport *Aller sans entraves*, le comité recommandait de façon unanime de conserver une certaine forme de réglementation pour protéger ces régions.

M. Pappalardo: Monsieur Angus, je respecte le point de vue des collectivités, car c'est le marché qui détermine les services additionnels qui devraient être offerts. Ces personnes étaient évidemment en faveur de la situation de *First Air*. Pourrais-je cependant attirer votre attention sur un autre domaine, monsieur Angus? A l'heure actuelle nous essayons d'établir des lignes avec Sept-Iles. Or Sept-Iles, se trouve au-dessus de la ligne limite, ce qui restreint notre pénétration et nos ambitions dans la province du Québec.

Pourtant, la demande de la part de Sept-Iles elle-même... et je ne suis pas en train de parler de discussion mais bien de résolutions prises par le conseil municipal, les chambres de commerce, les organisations populaires, les fournisseurs; bref la demande de services additionnels est très grande. Or, avec cette ligne de démarcation établie au 50° parallèle, nous ne pouvons nous rendre à Sept-Iles.

M. Angus: Pourquoi? Rien dans le projet de loi ne vous empêcherait, vous-même ou toute autre ligne aérienne de demander à desservir cette collectivité. Si vous vous conformiez aux critères de l'organisme de réglementation concernant les localités situées au Nord de cette ligne, vous pourriez très certainement desservir cette région.

M. Pappalardo: Tout ce que nous disons c'est que la liberté d'avoir accès à ces endroits situés dans cette zone Nord est extrêmement limitée. Nous pourrions très bien desservir Port Cartier qui se situe à 25 milles ou 20 milles au-dessous de cette ligne de démarcation.

Nous n'avons aucune raison de nous rendre de Québec à Port Cartier, mais toutes les raisons au monde d'aller de Montréal ou de Québec à Sept-Iles et d'établir ainsi une liaison aérienne entre ces centres. Or, les choses seront

[Text]

there, not from the community but from, I guess, the CTC and how things would be looked upon in relation to the policy.

All we are saying is that perhaps there are areas of the north that really have a demand for one carrier—

Mr. Angus: But this is not what you are saying in your brief.

Mr. Pappalardo: No, I did not finish.

Mr. Angus: You are wiping out the line.

Mr. Pappalardo: I am saying this is correct: the line should be wiped out. There should be freedom of access to all areas and let the market forces dictate the situation. You have a good test case in the eastern Arctic with the First Air exercise.

Mr. Angus: But under the bill, you would have to go to a reverse onus test north of the line.

Mr. Pappalardo: It is too difficult to move quickly. We could be into the Seven Islands market within 30 days from today. But we cannot get in there because it is going to take six to eight months or twelve months of arguing and fighting. This is what we are talking about.

Mr. Angus: But if the need is there, then is it not worth such an investment of time? Perhaps there needs to be a change in the length of time for the process. I am not disputing this.

Mr. Pappalardo: The time is very critical.

Mr. Angus: But there is a big difference between your deciding you are going to do it, regardless of the consequences to an existing infrastructure, and a thoughtful process to ensure that the market can sustain an additional carrier and that ultimately the communities would not be abandoned by everybody.

Mr. Pappalardo: Let me give you the example of City Express. Air Atonabee was restricted to operating 19-seater Saunders, which are very nice little turbine aircraft but are very noisy. Mr. Angus, we had to go ahead and get the removals of all the restrictions to be able to move expeditiously without going through the CTC. We were fighting a time clock as to the survival of a company at the time, as well as the jobs, people, employment, and expansion.

This is something that everybody in the heartland of Canada... building DASH-7 airplanes. Everybody talked about the STOLport in downtown Toronto, but nothing happened for 10 years. Within the space of two to three months, we turned it and flipped it around and took on the marketplace. They responded with one DASH-7 and two Saunders operating. Everybody was fighting to get onto the DASH-7s, including all the local people here who commute back and forth.

So all I am trying to tell you, sir, is that the access and the rapidity of moving into market response is extremely important. I am saying that the access going into the northern tier is restrictive under the presentation of the bill.

[Translation]

compliquées, non du fait de l'opposition de la population mais à cause de la CCT et de la nouvelle politique en la matière.

Tout ce que nous disons c'est qu'il y a peut-être des régions du Nord qui...

M. Angus: Mais ce n'est pas ce que vous dites dans votre mémoire.

M. Pappalardo: Non, mais je n'ai pas terminé.

M. Angus: Vous voudriez supprimer cette ligne de démarcation.

M. Pappalardo: C'est exact, il faudrait la supprimer, ce qui permettrait une liberté d'accès à toutes les régions. Ce serait les forces du marché qui dicteraient quoi faire. Il y a déjà un bon exemple dans l'est de l'Arctique, c'est le cas de *First Air*.

M. Angus: Le projet de loi prévoit qu'au nord de cette ligne de démarcation, il faudra passer le test du fardeau inversé de la preuve.

M. Pappalardo: Dans ce cas, il sera très difficile d'agir rapidement. Nous pourrions quant à nous desservir Sept-Îles dans un délai de 30 jours. Or, cela ne nous sera pas possible, étant donné que nous devons nous battre pour pouvoir desservir cet endroit et que cela prendra 6, 8 ou 12 mois. C'est ce qui nous préoccupe.

M. Angus: Mais si le besoin existe vraiment, est-ce que le jeu n'en vaut pas la chandelle? Peut-être aussi faudrait-il modifier les délais maximums d'une telle méthode, je n'en disconviens pas.

M. Pappalardo: Le facteur temps est crucial.

M. Angus: Mais il y a une grande différence entre le fait que vous desserviez cette région, que l'infrastructure soit en place ou non, et un processus bien réfléchi permettant de s'assurer que le marché peut accueillir un transporteur supplémentaire et qu'en fin de compte les collectivités en cause ne seraient pas abandonnées par tous les transporteurs.

M. Pappalardo: Permettez-moi de vous donner l'exemple de *City Express*. *Air Atonabee* s'était vu imposer certaines restrictions dans le genre d'avion que cette compagnie pouvait exploiter. Il s'agissait du Saunders de 19 places, petit avion à turbine assez attrayant mais très bruyant. Nous avons dû faire des démarches afin de supprimer toutes les restrictions sans passer par la CCT. C'était une lutte contre la montre pour la survie d'une compagnie, et de tous ses employés.

Dans le cas de l'aéroport ADAC, cela faisait 10 ans que l'on préconisait l'installation d'un tel aéroport dans le centre de Toronto. En deux ou trois mois, c'est nous qui avons réglé la question et qui nous sommes emparé du marché. La réponse a été un DASH-7 et deux Saunders. Tout le monde voulait voyager en DASH-7, particulièrement les personnes qui faisaient la navette.

Tout ce que je veux vous dire par conséquent c'est que l'accès à un marché et la rapidité avec laquelle cet accès est possible sont très importants. A l'heure actuelle, nous préten-

[Texte]

Mr. Angus: Oh, you are damn right. This is the intention. Just for your information, the agency is required to respond within 120 days maximum. So we are not talking about six or eight or twelve months.

Mr. Pappalardo: Three months.

Mr. Angus: Under this bill.

Mr. Pappalardo: Three months or four months is a long time in our business today.

Mr. Angus: God help us. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Ouellet: Just a supplementary on this. I think there is a distinction to be made between service within the north and service access from the south to the north. I have read carefully a lot of the representation we have received from the north. I believe a lot of the fear is that we would deregulate within the north.

You are not the only witness to appear before us to indicate that the north-south service should be deregulated. I would like to have your view in relation to what you are after. It is basically not service within the north but service from the south to the north, is it not?

Mr. Pappalardo: This is correct. It is the penetration from the southern tier to the northern tier. It is restrictive. Mr. Ouellet, in all sincerity, once you start penetrating the line and start serving a point to the north, then you will find eventually you may be required to serve a sub-tier or a substructure from a different point to different communities. This is the natural evolution of the business. If people take you and use you and they have to connect onwards, the public is sabotaged at the northern point and discriminated against by the competing carrier, who has the feeder services in the north, and then you have to go in and do your own thing.

• 1130

The line of 50 degrees should be moved a little higher if we are really going to talk about lines. You are looking at 60,000 people in the Wabush, Schefferville, Sept-Îles region in the lower north shore. I think the people in that area are being discriminated against. They are not getting the opportunity of competition, and that is my beef primarily.

Mr. Clifford: You talk about community demand. Can you give us an example, particularly in my area, in London? What kind of growth have you seen, real growth?

Mr. Pappalardo: Our experience in this exercise—I call it the freedom-to-move business—in London was a total experiment for City Express to downtown Toronto Island. From no passengers—because we were not there—we are now carrying 2,200 passengers a month using Saunders airplanes. They are not the most luxurious aircraft, but it is a good little commuter airplane as a development airplane.

[Traduction]

dons que l'accès dans cette zone située au nord de la ligne de démarcation est limité.

M. Angus: Vous avez tout à fait raison et c'est tout à fait voulu. Je vous signale que l'Office devra donner sa réponse dans les 120 jours. On ne parle pas ici de 6, 8 ou 12 mois.

M. Pappalardo: Mais de trois mois.

M. Angus: Comme le prévoit le projet de loi.

M. Pappalardo: Trois mois ou quatre mois, c'est très long dans notre métier à l'heure actuelle.

M. Angus: Quelle affaire! Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus.

M. Ouellet: Une question complémentaire. Je crois qu'il faut établir une distinction entre le service entre les collectivités du Grand Nord et le service du Nord à partir du Sud. J'ai lu avec attention beaucoup d'exposés que nous avons reçus de la part de ces collectivités du Nord. Celles-ci craignent que l'on ne dérèglemente dans le Nord même.

Vous n'êtes pas le seul témoin qui préconise une déréglementation du service entre le Nord et le Sud. J'aimerais que vous me donniez des précisions à ce sujet. Je suppose que vous voulez parler non pas du service entre les différentes localités du Nord mais le service du Nord à partir des villes du Sud, n'est-ce pas?

M. Pappalardo: C'est bien cela. Nous parlons de la pénétration de la zone Nord à partir du Sud. C'est là où se trouvent les restrictions. Franchement, une fois dépassée la ligne de démarcation pour desservir une localité du Nord, il est parfois nécessaire de desservir différents autres endroits reliés à cette zone à partir d'un point différent. C'est une évolution tout à fait normale dans notre genre d'entreprise. Les voyageurs qui utilisent votre compagnie pour poursuivre leur voyage sur un autre vol ne devraient pas faire l'objet de discriminations de la part d'un transporteur concurrent qui assure la liaison dans le Nord.

La ligne de démarcation devrait être tracée plus haut qu'à la latitude 50 en effet, il y 60,000 personnes de la région de Wabush, Schefferville, Sept-Îles dans la basse côte nord. Je crois que ces personnes font l'objet de discrimination car ces régions sont soustraites à la concurrence et c'est contre cela que je m'insurge en fait.

M. Clifford: Vous parlez de la demande provenant de la collectivité. Pourriez-vous nous donner un exemple qui s'appliquerait à ma région, celle de London? Quelle a été la croissance réelle?

M. Pappalardo: Dans le cadre de la déréglementation, nous avons procédé à une expérience totale pour City Express jusqu'à l'île de Toronto. Nous n'étions pas implantés à London auparavant et donc de zéro nous sommes passés maintenant à 2,200 voyageurs par mois qui utilisent des avions Saunders. Il s'agit sans doute pas de l'avion le plus luxueux mais il s'agit d'un avion bien adapté aux navettes.

[Text]

We are looking at it extremely carefully. We are looking at adding frequency to the operation and improving the service to bring that up to over 3,500 passengers a month, at which time we will introduce DASH-7 or DASH-8 products to respond to the marketplace.

Mr. Clifford: So right now we are already what Air Atonabee used to be.

Mr. Pappalardo: That is absolutely correct.

Mr. Clifford: That is dramatic growth. We are going to see the confrontation, I think, very soon between competitors with the DASH-8 equivalent. I think your competitor in London is going to have the DASH-8 maybe this week. It is that imminent.

In the light of your comments with regard to De Havilland—and you have made the beach-head in this marketplace—are you going to be able to meet that equipment confrontation?

Mr. Pappalardo: There is an old saying: You have to be careful in the marketplace if you want to survive in the business place. We have to address the total situation. I think that the original estimates of Air Ontario and the number of DASH-8 airplanes ordered for their requirements is rather excessive for the market conditions.

We are talking about a unique market, a downtown-to-downtown service. So you have to find your niche in the marketplace. There was no service from Ottawa to downtown Toronto to speak of. It is proven that the people want it. The next step was downtown Toronto to Montreal. We are beginning to close the triangle situation. Mr. Ouellet is absolutely correct: the service between Ottawa and Montreal is not the greatest, and that between Ottawa and Quebec is negligible. There are improvements in those areas to be had.

In the exercise of growth and expansion, we decided to take on another market. You have to study and research the traffic patterns. There are hundreds of thousands of people who use the train between London, Ontario and downtown Toronto. I guess you can call us the air train, because we are offering a downtown shuttlebus straight to Toronto using aircraft in between. It is a 90-minute exercise with the trains, and it is 40-minute exercise by plane. So there is a demand, and so you are developing it.

• 1135

If Air Ontario were to come on and attack the market situation to downtown Toronto, I can tell you right now that, using a DASH-8, they could not even pay for the run on only the interest amount that has to be paid monthly. So you have to develop mature routes to get to that point.

We could also, Mr. Clifford, turn around and fly from London to Ottawa direct. But what we have elected to do... and I must tell you that about 50% of our London traffic that comes to downtown Toronto connects to Ottawa and to Montreal. That is significant for a new type of operation. It is the hub-and-spoke concept that we have created at Toronto

[Translation]

Nous y étudions la situation avec beaucoup de soin, nous voudrions ajouter d'autres vols et améliorer le service, atteindre le chiffre de 3,500 voyageurs par mois, ce qui nous permettrait d'utiliser alors des DASH-7 et DASH-8 pour répondre à la demande du marché.

M. Clifford: Ainsi donc à l'heure actuelle vous êtes au point où *Air Atonabee* se trouvait.

M. Pappalardo: C'est tout à fait exact.

M. Clifford: Il s'agit là d'une croissance très rapide. Nous allons assister bientôt à la confrontation entre les concurrents qui utilisent le DASH-8. Si je ne me trompe pas votre concurrent à London disposera du DASH-8 cette semaine.

Étant donné les commentaires que vous avez fait au sujet de De Havilland—et il faut bien se rendre compte que vous avez créé la tête de pont dans ce marché, serez-vous à la hauteur dans cette confrontation?

M. Pappalardo: Comme on dit, il faut être prudent sur le marché si l'on veut survivre dans le monde des affaires. Il faudra envisager la situation dans son ensemble. D'après les prévisions initiales d'Air Ontario, si l'on tient compte du nombre de DASH-8 qui ont été commandés, il me semble que c'est peut-être un peu beaucoup si l'on tient compte des conditions du marché.

Il s'agit d'un marché unique, un marché de centre-ville à centre-ville. Il faut donc trouver son créneau. Il n'y avait pas de service offert d'Ottawa au centre-ville de Toronto. Or la population en voulait. L'étape suivante était celle de Toronto à Montréal. Nous nous sommes donc occupés de ce triangle. M. Ouellet a tout à fait raison, les affaires entre Montréal et Ottawa ne sont pas extraordinaires et celles entre Ottawa et Québec négligeables. La situation devrait donc être améliorée.

Dans le cadre de notre politique de croissance et d'expansion nous avons décidé de percer un autre marché. Nous devons étudier la configuration des déplacements. Il y a des centaines de milliers de personnes qui se servent du train pour aller de London à Toronto. Or, nous offrons un service air-train puisque à l'arrivée à l'aéroport de Toronto nous offrons une navette qui se rend au centre-ville. Le voyage en train prend 90 minutes, celui en avion 40 minutes. Il y a donc une demande et nous tâcherons de la satisfaire.

Si Air Ontario voulait s'attaquer à ce marché du centre-ville de Toronto, en mettant en service sur cette ligne un DASH-8, je peux vous dire que les recettes ne couvriraient même pas les paiements d'intérêts mensuels. Il faut un certain temps avant qu'une ligne ne devienne rentable.

Nous pourrions également, monsieur Clifford, instaurer une liaison directe entre London et Ottawa. Mais ce que nous avons choisi de faire... il faut dire que près de 50 p. 100 de nos vols entre London et le centre-ville de Toronto sont en correspondance avec des vols sur Ottawa et Montréal. Cela répond au nouveau concept du moyeu de roue que nous avons

[Texte]

Island. However, I still think there is a greater market to get on a direct point to point, which is London to downtown Toronto.

Mr. Clifford: Just one other comment on the feasibility of future hubs. Do you see the potential—and this is going along with Mr. Ouellet's point—of Ottawa being more of a hub with spokes direct to Quebec City, for example, and of course direct back to London? I find it very, very difficult to go from London, Ontario, to Quebec City, just as much as he has difficulty going from Ottawa to Quebec City.

Mr. Pappalardo: I did not answer Mr. Ouellet's question on the business of Toronto to Quebec City. In all fairness, Mr. Ouellet, our game plan is to interconnect on our own services to Quebec City from downtown Toronto. That is the game plan. As a matter of fact, if you were to look in our Reservec computers this morning, you would see that service is there to start at a later date.

Mr. Clifford: Are you saying that to be competitive and to take some of the train travellers—and this is news for VIA people, I guess, that you are going to take their business away—and talking about the London-Toronto route, as a VIA customer, you see doing that by increased frequency between the two centres? What do you feel about their reaction of fewer trains but being on time?

Mr. Pappalardo: I can tell you, sir, that if we were to take all the subsidy that is given to VIA Rail we could fly every one of our passengers for free.

Mr. Benjamin: In terms of all the subsidy provided for airlines, you could take everybody on the train for free.

Mr. Pappalardo: I have not received any subsidies, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, if you had to own and operate your own airport, navigational services and aids, meteorological services, security services, etc., you would not be in business; nor would any other airline.

Mr. Pappalardo: Mr. Benjamin, we are nearly doing that at Toronto Island, so tell me about it.

An hon. member: Not at this end.

Mr. Pappalardo: No, not at this end because there is an infrastructure. We had the choice to go to Rockcliffe, but Rockcliffe was not the best solution for connecting traffic, for back-up support and reliability; that is why we selected the airport we are at here.

But to answer your question on the VIA exercise, frequency is a very important thing in the high-density marketplace. We would not be where we are today, had it not been for frequency. We are going to start Toronto Island-Newark, not with three flights a day, such as Air Canada is going to be doing, but we are flying with six flights a day, using DASH-8 airplanes, because the business traveller has to have the convenience and frequency.

[Traduction]

appliqué à l'aéroport de Toronto Island. Cependant, je pense que la liaison directe entre deux points, c'est-à-dire London et le centre-ville de Toronto, constitue encore la plus grande part du marché.

M. Clifford: Une dernière question en ce qui concerne la viabilité des moyeux futurs. Pensez-vous qu'Ottawa puisse devenir à l'avenir un moyeu avec des rayons reliant la Capitale directement à Québec, par exemple, et aussi à London? Je trouve en effet très difficile d'aller de London (Ont.) à Québec, tout autant que M. Ouellet éprouve de difficultés à aller d'Ottawa à Québec.

M. Pappalardo: Je n'ai pas répondu à la question de M. Ouellet concernant les liaisons entre Toronto et Québec. Notre projet, monsieur Ouellet, est de créer une liaison entre le centre-ville de Toronto et Québec, en correspondance avec nos vols en provenance de London. Voilà notre plan et, d'ailleurs, ces vols sont déjà indiqués dans notre système de réservations et ils commenceront prochainement.

M. Clifford: Dites-vous que pour être compétitif et attirer la clientèle de VIA—VIA ne sait sans doute pas encore que vous avez l'intention de lui enlever ses passagers—vous allez accroître la fréquence de vos vols entre London et Toronto? Que pensez-vous de sa réplique qui consiste à faire circuler moins de trains mais qui seront à l'heure?

M. Pappalardo: Je peux vous dire, monsieur, que si l'on nous versait toutes les subventions octroyées à VIA, nous pourrions transporter gratuitement chaque passager de VIA.

M. Benjamin: Si l'on versait aux chemins de fer toutes les subventions octroyées aux compagnies aériennes, on pourrait également transporter tout le monde gratuitement par rail.

M. Pappalardo: Je n'ai reçu aucune subvention, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si vous deviez construire et exploiter votre propre aéroport, payer vos services météo, vos services de navigation et de sécurité etc., vous seriez en faillite, comme toutes les autres compagnies aériennes.

M. Pappalardo: Monsieur Benjamin, c'est pratiquement ce que nous faisons à Toronto Island.

Une voix: Mais pas à Ottawa.

M. Pappalardo: Non, car il y existe une infrastructure. Nous avons le choix d'utiliser l'aéroport de Rockcliffe, mais celui-ci n'était pas la meilleure solution pour les correspondances; il manquait les services d'appui et de fiabilité; c'est pourquoi nous avons choisi l'aéroport international d'Ottawa.

Mais pour répondre à votre question concernant la réplique de VIA, la fréquence des liaisons est très importante dans un marché de forte densité. Si nous n'avions pas des vols fréquents, nous ne serions pas ce que nous sommes aujourd'hui. Nous allons bientôt instaurer une liaison Toronto Island-New York, et pas seulement trois vols par jour comme va le faire Air Canada, mais six vols par jour, avec des DASH-8, car le voyageur d'affaires exige cette commodité et cette fréquence.

[Text]

Mr. Clifford: One other point on the business traveller, Mr. Chairman, and it relates right to this. VIA has cut off late evening service to southwestern Ontario. To me that is a very critical time—past 9 p.m. is critical time. We do not have air traffic to London from Toronto much after 10.30 p.m., I think, and that is quite late for you—I think your last flight to London is 8.30 or 9 p.m. Since you are competing in the same marketplace, are you considering a late-night flight into London?

Mr. Pappalardo: Absolutely. We are thinking of increasing the existing six flights a day up to nine and ten flights a day, and that will include expanding later. I was very much surprised when I was at the airport last night and noticed an airplane going to London with 19 people on board. I said, that tells me something—it was one of the last flights.

• 1140

Mr. Clifford: Then you will be pleased to know that I was on a late one out of London to Toronto and Ottawa and it was full.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Clifford.

Mr. Pappalardo and Mr. Wedge, we thank you for having appeared before the committee this morning and for your brief. I would also say that it was warming to my heart to hear you talk about investment in the Gaspé and the Magdalen Islands. I guess we could consider ourselves two pioneers, realizing that the place to invest is in the Gaspé and the Magdalen Islands.

I would now call before the committee Mr. White of Westburne Industrial Enterprises.

Mr. George White (General Manager, Westburne Industrial Enterprises): I would like to take this opportunity to thank the committee for allowing us to express our views.

Westburne Industrial Enterprises is a Canadian corporation engaged in the distribution of plumbing, electrical, air conditioning, and heating products throughout Canada and the United States.

Sales for fiscal 1986 should exceed \$1.5 billion, and Westburne employs approximately 4,500 people in Canada. Our sales are accommodated principally through 16 divisions that operate approximately 200 warehouses and distribution centres located throughout all provinces from Newfoundland in the east to Vancouver Island in the west.

To achieve \$1.5 billion in sales requires the expenditure by Westburne of tens of millions of dollars in transportation. As the efficient, economic distribution of our products is our livelihood, changes to transportation legislation, as proposed in Bill C-18 and Bill C-19, are of considerable importance to our corporation.

Bill C-18 and Bill C-19 endeavour to address the regulatory reforms to be made in the various modes of transport. In our view, the government must be applauded for its effort.

[Translation]

M. Clifford: Une dernière question concernant les voyages d'affaires, monsieur le président, et qui est tout à fait liée à ceci. VIA a supprimé ses trains de nuit vers le sur-ouest de l'Ontario. Pour moi, c'est une partie du jour très critique, après 21 heures. Il n'y a pas beaucoup de liaisons aériennes entre London et Toronto après 22h30 et cela fait assez tard—je crois que votre dernier vol sur London est à 20h30 ou 21 heures. Puisque vous êtes en concurrence sur le même marché, avez-vous l'intention d'établir un vol de nuit entre Toronto et London?

M. Pappalardo: Absolument. Nous songeons à porter le nombre de nos vols à neuf ou dix par jour, au lieu des six actuels, dont un vol tard en soirée. J'ai été très surpris l'autre soir de constater qu'il y avait 19 personnes à bord du vol de London. C'était l'un des derniers vols, et j'ai trouvé cela significatif.

M. Clifford: Vous serez donc ravi d'entendre que j'ai pris un des derniers vols de la journée de London à Toronto et Ottawa et que l'avion était bondé.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Clifford.

Messieurs Pappalardo et Wedge nous vous remercions d'avoir comparu devant notre Comité aujourd'hui ainsi que de votre mémoire. Je dois dire que cela m'a réchauffé le coeur que de vous entendre parler d'investissements en Gaspésie et dans les Îles-de-la-Madeleine. Je pense que nous pouvons nous considérer comme deux pionniers, les premiers à réaliser que la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine sont de bons endroits pour investir.

J'invite maintenant à la table monsieur White de *Westburne Industrial Enterprises*.

M. George White (directeur général *Westburne Industrial Enterprises*): Je voudrais d'abord remercier le Comité de son invitation à comparaître.

Westburne Industrial Enterprises est une société canadienne distribuant du matériel électrique, de plomberie, de climatisation et de chauffage, à travers tout le Canada et les États-Unis.

Notre chiffre d'affaires en 1986 dépassait 1,5 milliard de dollars et Westburne emploie aujourd'hui un effectif de 4,500 personnes au Canada. La société est structurée en 16 divisions exploitant près de 200 entrepôts et centres de distribution dans toutes les provinces, depuis Terre-Neuve dans l'est jusqu'à l'Île de Vancouver dans l'ouest.

Pour réaliser ce chiffre d'affaires de 1,5 milliard de dollars, Westburne doit dépenser des dizaines de millions de dollars pour le transport. Étant donné que notre gagne-pain repose sur la distribution efficace et rentable de nos produits et les modifications apportées à la législation en matière de transport, sous forme des projets de Loi C-18 et C-19, revêtent une importance considérable pour notre société.

Les projets de Loi C-18 et C-19 concrétisent la réforme de la réglementation régissant les divers modes de transport. Nous considérons qu'il y a lieu d'applaudir les efforts du

[Texte]

Westburne, and no doubt all other responsible members of the Canadian shipping community, believes the proposed legislation will provide a competitive, regulatory environment that should allow carriers from the various modes to respond more rapidly to the changing needs of a competitive transportation marketplace.

The longer-term effect of the proposed new legislation should be the development of a more efficient and economic transportation system that will serve our total needs at a lower cost.

We have stated our support for the thrust of the proposed changes in legislation, but we also must express some concerns which, in our view, require additional consideration.

Bill C-18 is a model to deregulate the cost side of the rail operation. Such deregulation should bring about lower freight rates for the shipping public, which no doubt will reduce the railroad's average gross income per unit of transportation sold. To offset this lower income, the railroads must either move significantly more volume or reduce their operating costs if they are to continue to make a profit.

There is some question as to whether the railroads, because of the proposed new legislation, will be able to generate significantly increased volumes. The railroads, therefore, must be able to reduce their operating costs and this will require further deregulation of the railway's operating side. This would include such areas as the requirements for the maintenance of branch lines that are no longer economic, a detailed review of operating and safety regulations, and other operating aspects that would enable the railways to safely lower their operating costs.

Should the railways be faced with an erosion of revenue and their inability to reduce costs, the final effect of Bill C-18 may be to reduce the viability of the railroads, which eventually could result in lower investment in their physical plant and the ultimate reduction in service to users.

In our brief of November 22, 1985, we expressed concern regarding CN's role with Route Canada. As Route Canada has subsequently been sold, these concerns are no longer valid.

• 1145

If shippers are to obtain the optimal benefits of price, service, and competition, then carriers must be permitted to compete against one another on free and equal terms. Should one carrier be offered an advantage not available to the other in a completely deregulated transportation environment, then no doubt clearly the opportunity exists for one carrier to dominate the market.

We believe the proposed legislation should ensure that Crown corporations operate under financial constraints similar to those that would apply in the private sector.

Subsequent to the enactment of section 276 of the Railway Act, both the shipping public and the railways have had a safeguard against predatory pricing. This legislation, in

[Traduction]

gouvernement. Westburne, et sans doute tous les autres grands expéditeurs du Canada, considère que ces projets de loi établiront un environnement concurrentiel tel que les transporteurs pourront s'adapter plus rapidement aux besoins d'un marché concurrentiel en évolution rapide.

Le résultat à long terme de la nouvelle législation devrait être la création d'un système de transport plus efficace et plus rentable, capable de satisfaire à moindre coût nos besoins d'ensemble.

Tout en étant d'accord avec l'orientation générale de la nouvelle législation, nous devons exprimer quelques critiques qui méritent examen.

Le projet de loi C-18 a pour objectif principal de déréglementer la composante coût du transport ferroviaire. Il devrait en résulter une réduction des tarifs pratiqués, ce qui sans aucun doute le revenu moyen par unité de transport vendue des compagnies ferroviaires. Pour compenser cette perte de revenu, les chemins de fer devront soit accroître considérablement le volume du fret transporté ou bien réduire leurs frais d'exploitation si elles veulent continuer à dégager des profits.

La question se pose donc à savoir si les chemins de fer pourront accroître leur volume de fret transporté, à cause justement de la législation nouvelle. Les compagnies devront, par conséquent, réduire leurs frais d'exploitation, ce qui suppose une déréglementation plus poussée de l'aspect exploitation; c'est-à-dire permettre à ces compagnies de fermer les embranchements non rentables, revoir de façon détaillée les règlements en matière de sécurité et tous les autres aspects opérationnels qui influent sur les frais d'exploitation des chemins de fer.

Si les compagnies ferroviaires devaient se trouver face à une érosion de leurs recettes et à une incapacité de réduire leurs frais, le résultat ultime du projet de Loi C-18 serait de réduire la viabilité des chemins de fer, avec pour corollaire une réduction des investissements dans le réseau et donc une réduction du service offert aux usagers.

Dans notre mémoire du 22 novembre 1985, nous nous inquiétions du rôle du CN à l'égard de route Canada étant que cette compagnie a été vendue, cette question est réglée.

Si l'on veut que les expéditeurs retirent l'avantage maximal sur le plan des prix, du service et de la concurrence, il faut que les transporteurs puissent se livrer concurrence librement et sur un pied d'égalité. Si un transporteur bénéficie d'un avantage dont les autres ne jouissent pas, dans un environnement totalement déréglementé, il ne fait nul doute que celui-ci aura la possibilité de dominer le marché.

Nous considérons que la loi doit faire en sorte que les sociétés de la Couronne soient soumises aux mêmes contraintes financières que les entreprises de transport du secteur privé.

Après la promulgation de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, tant les usagers que les compagnies ferroviaires étaient protégés contre les prix déloyaux. En effet, cet article,

[Text]

conjunction with the costing regulations, defined a floor price, and in essence, any rates below this level were non-compensatory and would be considered predatory. Since 1967 this legislation appears to have served both the railways and the shipping public well, and it was only recently that the first complaint was filed relating to this legislation. Westburne applauds the re-introduction of proposed subsection 112.(2), whereby "every rate shall be compensatory".

Westburne supports the concept of confidential contracts between shippers and carriers so long as the rates, charges, terms, and conditions are subject to the compensatory provisions outlined in proposed subsection 112.(2) of the proposed legislation. To ensure that objectors to confidential contracts do not abuse their ability to object to all or most confidential contracts, Westburne urges that provision be made to allow costs when an objector does not make a *prima facie* case.

Under proposed subsection 144.(5), railways would be forced to offer all companies, including common carriers, private carriers, etc., rates no higher than, and on the same terms and conditions as, those applicable to trailers or containers provided by the railways. It is our view that this proposed legislation will inhibit future railway investment in intermodal operations and reduce intermodal competition. It is clearly not in the public interest. Westburne recommends that the proposed legislation reflect terms and conditions similar to those found in the current act under subsection 265.(8).

Bill C-19. Westburne completely supports the thrust of this proposed legislation. Although we would prefer a faster transition period to the fitness test, as motor carriers have in essence had several years to adjust to the proposed deregulated trucking environment, we can live with the proposal. But the fitness test should come into force on January 1, 1988.

During February 1985, the federal and provincial governments and the territories signed a memorandum of understanding setting out agreement on extraprovincial motor truck transportation. It now appears some provincial governments are reluctant to honour the terms and conditions, and also the proposed schedule for implementation of the accord. As uniformity is so critical to extraprovincial and international transportation, Westburne recommends that if the accord cannot be implemented in a timely fashion as agreed, the federal government should repatriate the jurisdiction over extraprovincial trucking and establish with the provinces a federal-provincial agency that would control extraprovincial and international trucking.

In a deregulated motor truck environment, it is essential that safety become one of the first priorities of the new legislation. The standards for a national safety code have been researched and developed for many years under the auspices of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators. It now appears that federal-provincial negotiations are not progressing towards a consensus for the development of a uniform national safety code. To ensure that we do not end up with a compromise on highway safety and the establishment of

[Translation]

complété par un règlement régissant le calcul des prix, imposait un prix plancher. Tout tarif inférieur à ce niveau était jugé comme non compensatoire et donc déloyal. Cette disposition semble avoir bien servi tant les chemins de fer que le public depuis 1967 et ce n'est récemment que la première plainte à ce titre a été déposée. Westburne applaudit à la réintroduction de l'article 112.(2) du projet de loi, disposant que «les prix doivent être compensatoires».

Westburne appuie la notion de contrats confidentiels entre expéditeurs et transporteurs, à la condition que les tarifs et les conditions des contrats soient soumis à la règle de l'article 112.(2). Afin d'éviter les objections abusives que d'aucuns pourraient élever contre la totalité ou la majorité des contrats confidentiels, Westburne considère que les objecteurs qui ne parviendraient pas à établir la validité *prima facie* leur objection soit condamnée aux dépens.

L'article 144.(5) du projet de loi impose aux compagnies ferroviaires d'offrir à toutes les compagnies qui exploitent des véhicules automobiles, des remorques ou des conteneurs des prix non supérieurs et à des conditions identiques à ceux des remorques ou conteneurs exploités par les compagnies ferroviaires elles-mêmes. Nous considérons que cette disposition sera un frein à l'investissement dans les opérations intermodales des chemins de fer et réduira la concurrence entre modes de transport. Elle n'est manifestement pas dans l'intérêt public. Westburne recommande que le projet de loi reprenne les dispositions de l'article 265.(8) de la loi actuelle.

Projet de loi C-19. Westburne approuve totalement l'orientation de ce projet de loi. Bien que nous aurions préféré une transition plus courte avant l'entrée en vigueur du critère de l'aptitude, étant donné que les entreprises de camionnage ont déjà eu plusieurs années pour s'adapter à la déréglementation du camionnage, nous pouvons nous faire une raison. Mais le critère d'aptitude devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

En février 1985, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont signé un protocole d'entente sur le camionnage extra-provincial. Il semble aujourd'hui que certains gouvernements provinciaux soient réticents à honorer cet accord ainsi que le calendrier d'exécution. Étant donné que l'uniformité est d'une importance vitale pour le transport extra-provincial et international, Westburne recommande que le gouvernement fédéral réassume la compétence en matière de camionnage extra-provincial et crée un organisme fédéral-provincial de contrôle du camionnage extra-provincial et international, dans l'éventualité où l'accord ne pourrait être exécuté dans les délais prévus.

La sécurité doit être l'une des grandes priorités de la nouvelle législation, dans un environnement déréglementé. La Conférence canadienne des administrateurs du transport automobile travaille depuis maintes années à rédiger un code national de sécurité. Il semble aujourd'hui que les négociations fédérales-provinciales ne déboucheront pas sur l'adoption d'un code national de sécurité uniforme. Si l'on veut éviter que la sécurité sur les routes ne soit compromise et que n'apparaissent de nouvelles barrières au transport inter-provincial, le Canada

[Texte]

major new barriers to interprovincial transportation, Canada must have a uniform national safety code in place as the deregulation of the trucking industry proceeds.

Westburne urges that the federal government, through incorporation by reference under paragraphs 8.(1)(g) and (h) of Bill C-19, enshrine the criteria for a uniform national safety code and the associated uniform enforcement of regulations that will be required to ensure all safety aspects are developed and implemented on a uniform basis.

An efficient and economic transportation and distribution system is essential to distributors such as Westburne. We applaud the government's efforts to streamline the current legislation, which should enable companies such as Westburne to distribute their products utilizing a level of competitive transportation costs. We strongly urge the passage of this critical proposed legislation at the earliest possible date.

• 1150

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. White, for coming right to the definite points in the bill. Without further ado, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank Mr. White for his presentation today. I would like to have from him a little bit of an explanation in relation to his statement on page 2, where he alludes to the possibility that the railways would be faced with an erosion of revenues and an inability to reduce costs. This is precisely what both railways have told us in appearing before our committee. You say that the final effect of Bill C-18 might be to reduce the viability of railways, which eventually could result in lower investment in their physical plant and the ultimate reduction in service to users.

How could you balance this? On one hand all the shippers that have appeared before us have obviously said to try to have a system that will benefit them, which is natural. The indication we have received so far from the railway is that they will be in such a straightjacket they will have to abandon large portions of their tracks of their current operation. They would be under very severe competition from American railways and certainly from the trucking industries, so they are painting us a very bleak future.

How could you reconcile this? Obviously you allude to this possibility in your memorandum. Although you support the thrust of Bill C-18, you acknowledge some of the difficulties, and I would be interested to know how you could, through some amendments to Bill C-18, reconcile the deregulation process and at the same time assure the viability of the railways.

Mr. G. White: We obviously have a concern that any new legislation should improve the kind of environment we have in place at the present time. Corporations such as ours have spent hundreds of millions of dollars on infrastructure, etc., and we know the type of rail service infrastructure we have there today. I think the primary purpose of the new legislation is to

[Traduction]

doit se doter d'un code de sécurité national uniforme, qui devra être en vigueur dès avant que la déréglementation du camionnage ne devienne effective.

Westburne exhorte le gouvernement fédéral à consacrer dans la loi le critère d'un code de sécurité national uniforme et le principe de l'application uniforme des règlements en matière de sécurité qui sera nécessaire si l'on veut que tous les aspects sécuritaires soient élaborés et mis en oeuvre de manière uniforme et à inscrire à cet effet les dispositions voulues aux alinéas 8.(1)g) et 8.(1)h) du projet de loi C-19.

L'existence d'un réseau de transports efficace et économique est une nécessité vitale pour les distributeurs tels que Westburne. Nous applaudissons les efforts du gouvernement de rationaliser la législation actuelle et considérons que cela devrait permettre à des entreprises comme Westburne de distribuer leurs produits de manière compétitive. Nous exhortons de ce fait le Parlement à adopter dans les meilleurs délais ces deux projets de loi indispensables.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur White d'avoir fait des propositions concrètes concernant le projet de loi. Sans plus tarder, je donne la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à remercier M. White de l'exposé qu'il nous a fait. J'aimerais qu'il nous explique un peu sa référence de la page 2, où il dit que les compagnies ferroviaires pourraient se trouver confronter à une érosion de leurs recettes et une incapacité à réduire leurs frais. C'est précisément ce que les deux compagnies ferroviaires nous ont dit elles-mêmes lorsqu'elles ont comparu. Vous dites que le résultat ultime du projet de loi C-18 serait être de réduire la viabilité des chemins de fer, ce qui entraînerait une réduction de leurs investissements d'infrastructure et donc une réduction du service aux usagers.

Que faudrait-il donc faire? D'une part, tous les expéditeurs qui ont comparu nous ont demandé d'instaurer un système qui leur soit profitable, ce qui est naturel. Des compagnies ferroviaires, pour leur part, nous ont dit qu'elles subiront de telles contraintes économiques qu'elles devront fermer une bonne partie de leurs réseaux actuels. Elles seront confrontés à une dure concurrence des compagnies ferroviaires américaines et également du camionnage et se montrent pessimistes quant à leur avenir.

Comment pourrait-on lever ces contradictions. Vous dites dans votre mémoire que ce serait possible, tout en étant en faveur de l'orientation du projet de loi C-18, vous reconnaissez que les difficultés existent et je serais intéressé de savoir quels amendements permettraient de concilier la déréglementation et le maintien de la viabilité des compagnies ferroviaires.

M. G. White: Nous tenons, évidemment à ce que la refonte de la loi ait pour effet d'améliorer ce qui existe déjà. Des compagnies comme les nôtres ont investi des centaines de millions de dollars dans leur infrastructure et nous connaissons le genre d'infrastructures ferroviaires qui existe aujourd'hui. Je pense que la nouvelle loi vise essentiellement à débarrasser le

[Text]

wring the inefficiencies out of the system, and with some fine tuning we think the legislation goes a long way to doing it. In doing this it is going to make it more competitive and obviously reduce the revenues on some movements.

If in fact you only have the revenue side showing lower revenues, you have to have the ability to reduce costs as well. We see the railroads, for example, having the ability to manage the operation side a little better. It very well may be some of the criteria for branch-line abandonment, some of the cost factors that are currently used, should be looked at again. What we are suggesting is that you cannot reduce revenue without being able to reduce some of the costs as well. Our primary concern is an efficient transportation system, if we are going to compete with the Americans.

Mr. Ouellet: In relation to Bill C-19, one of the things you outline on page 5 of your submission is that:

... Canada must have a uniform National Safety Code in place as the deregulation of trucking industry proceeds.

The feeling is that the government is in a difficult phase of negotiations and discussions with the province. Mind you, there is obviously an effort to arrive at a compromise and an agreement.

• 1155

Do you see this as of such importance that the legislation should not be proclaimed before such a uniform national safety code is in place?

Mr. G. White: I think the area of safety, highway safety in particular, is one of the few areas where the carriers, the shippers, and government had virtually been walking down the same road to the same tune. It was only at the CCMTA meeting in Victoria in late February that the trucking industry and we in the shipping side found out that in fact we were not getting a uniform national safety code.

Although the provinces are all developing their own individual safety standards, which should be substantially superior to what we have today, we are going to end up with 12 sets of safety legislation, which could create a barrier to interprovincial and international transportation. If Canadian industry is going to compete, this should not be allowed to happen.

Let me give you an example. We do not manufacture anything; we buy from others and we distribute their product. We have two major manufacturers in Ontario, one located in Hamilton and one in southwestern Ontario, that are the dominant suppliers of a particular product to the Canadian market. This is a bulky product. It has a value of about \$200 a unit, and we get about 170 units in a trailer or a boxcar.

Because of deregulation in the United States, a supplier down in Tennessee is now able to access the western Canada market. Transportation is one of the factors, and deregulation in the States, lower fuel costs in the States, tax in the States, etc., obviously have a bearing as well. If we create artificial barriers that are going to inhibit Canadian manufacturers to

[Translation]

système de ces facteurs d'inefficacité et je pense que avec les retouches, elle y parviendra. Ce faisant, elle rendra le secteur des transports plus concurrentiel et, manifestement réduirait les revenus de certains réseaux.

Dans la mesure où les revenus vont baisser, il faudra également pouvoir réduire les frais d'exploitation. Il faudra donc que les chemins de fer puissent régler un peu mieux leur exploitation. Il faudra peut-être pour cela revoir quelques uns des critères de fermeture de lignes, certains facteurs de coûts qui servent aujourd'hui de repères. Ce que nous disons c'est que l'on ne peut pas réduire les recettes sans réduire d'autre part les frais d'exploitation. Si nous voulons pouvoir soutenir la concurrence américaine, nous avons besoin d'un système de transport rentable.

M. Ouellet: En ce qui concerne le projet de loi C-19, vous dites à la page 5 de votre mémoire:

... Le Canada doit disposer d'un code national de sécurité uniforme lorsque la déréglementation du camionnage prendra effet.

Il semble que les négociations entre le gouvernement fédéral et les provinces soient dans une phase difficile. Néanmoins, on semble vouloir rechercher des compromis et être déterminé à réaliser un accord.

Pensez-vous que ce soit suffisant pour justifier qu'on attende pour proclamer la loi qu'un code national de sécurité uniforme ait été adopté?

M. G. White: La sécurité, en particulier sur les autoroutes, est un des rares points sur lesquels les transporteurs, les expéditeurs et le gouvernement sont virtuellement d'accord. C'est seulement en février dernier, lors de la réunion de la CCATM à Victoria que l'industrie du camionnage et les expéditeurs ont appris qu'ils n'auraient pas de code national de sécurité uniforme.

Les provinces sont en train de mettre un point à leurs propres normes, qui devraient être supérieures aux normes actuellement en vigueur mais nous allons devoir nous plier à douze règlements différents, ce qui devrait entraver le transport interprovincial et international. Ce qui est impensable si l'on veut une industrie canadienne compétitive.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Nous ne fabriquons pas tout ce que nous vendons; parfois, nous achetons un produit ailleurs et nous le vendons ensuite. Il y a deux importants fabricants de l'Ontario, l'un à Hamilton et l'autre dans le Sud-Ouest de l'Ontario, qui sont les principaux fournisseurs d'un produit particulier vendu au Canada. Il s'agit d'un produit volumineux, qui coûte 200\$ l'unité et nous pouvons en placer 170 dans un wagon ou dans une remorque.

Suite à la déréglementation qui s'est faite aux États-Unis, un fournisseur du Tennessee a désormais accès au marché de l'Ouest canadien. Le transport, la déréglementation qui s'est faite aux États-Unis, le fait que l'essence coûte moins cher aux États-Unis, la structure fiscale des États-Unis, tout cela, bien entendu, a son importance. Si nous créons des barrières

[*Texte*]

become more competitive, I can see an erosion of Canadian markets to people south of the border.

So to answer your question I guess a little more succinctly, we think that certainly the bill should go forward, but if at all possible we should enshrine in the bill the provisions of a national uniform—and I stress uniform—safety code.

Mr. Ouellet: Thank you, sir.

The Vice-Chairman: *Merci beaucoup, Monsieur Ouellet.* Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. White, for coming. I am intrigued with your brief, and I must say there are three or four items in it that I heartily agree with.

To continue on with the matter of extraprovincial trucking and the uniformity of a national safety code, I have been of the view since about 1970 that trying to get 13 jurisdictions to be unanimous on anything... I gave up, because they cannot even agree on the time of day. I can think of two provinces that refused to go along with... they have their own time, even.

I think you are right. I agree with you that if there is going to be more foot-dragging and different jurisdictions saying to heck with it, we are going to do our own thing, you are right about the barriers to interprovincial and extraprovincial and international trucking. Therefore I agree the federal government should repatriate their constitutional authority on international and interprovincial trucking and establish that kind of a uniformity.

I note though that you are not suggesting that we have the actual national safety code in the bill; you want just the criteria for a national safety code, and then by regulation it is laid out. Is that...?

Mr. G. White: That is correct, sir.

Mr. Benjamin: Thank you. You make an assertion in here that a number have made before, not only on this legislation but on previous occasions. On page 2 of your brief you say:

We believe the proposed legislation should ensure that Crown corporations operate under the financial constraints similar to those that would apply in the private sector.

• 1200

Mr. White, are you not aware that since 1978 Canadian National has not obtained and received another nickel from the Government of Canada? They have been told to operate on their own. They do not operate and function any differently from Canadian Pacific. The same applies to Air Canada. Both Crown corporations must generate their own... Over the next 10 years, Air Canada is faced with replacing their entire fleet. That is billions.

Because it is a Crown corporation, it has been put to us that there is a fear that if they were in trouble, the government would step in and bail them out. You are probably right. Do

[*Traduction*]

artificielles qui empêcheront les fabricants canadiens de devenir compétitifs, il est à craindre que les Américains ne s'emparent petit à petit des marchés canadiens.

Pour essayer de vous répondre un peu plus succinctement, je vous dirais que le projet de loi devrait certainement être adopté mais, dans la mesure du possible, nous aimerions qu'il prévoit l'adoption d'un code de sécurité nationale uniforme et je souligne le mot uniforme.

M. Ouellet: Merci, monsieur.

Le vice-président: *Thank you very much, mister Ouellet.* Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur White, d'être venu paraître devant nous. Votre exposé m'intrigue et je dois avouer qu'il y a trois ou quatre points sur lesquels je suis parfaitement d'accord avec vous.

Quand on parle de camionnage interprovincial et d'un code de sécurité nationale uniforme, je pense depuis 1970 que si l'on essaye d'avoir 13 gouvernements à se mettre d'accord... j'ai abandonné, car ils ne peuvent pas se mettre d'accord sur l'heure qu'il est. Je me souviens des deux provinces qui ont refusé d'accepter... elles ont d'ailleurs une heure différente.

Je pense que vous avez raison. Je suis bien d'accord avec vous que si les provinces n'agissent pas vite ou si elles refusent d'agir, il faut que le fédéral intervienne et vous avez raison de vous opposer aux barrières au camionnage interprovincial, extraprovincial et international. Je pense donc que le gouvernement fédéral devrait reprendre les pouvoirs qu'il a délégués en matière de camionnage international et interprovincial et tout normaliser.

Je constate toutefois que vous ne proposez pas d'insérer le Code national de sécurité dans le projet de loi; vous voulez simplement que l'on mentionne les critères d'un tel code le reste se fera par voie de règlement. Est-ce que...?

M. G. White: C'est juste, monsieur.

M. Benjamin: Je vous remercie. A la page 2 de votre mémoire se trouve une déclaration que d'autres ont faite avant vous, et pas seulement au cours de ce Parlement. Je cite:

Nous estimons que le projet de loi devrait imposer aux sociétés d'État les mêmes contraintes financières que celles qui s'appliquent au secteur privé.

Monsieur White, ignorez-vous que depuis 1978 le Canadien national n'a pas reçu un sou du gouvernement du Canada? Le gouvernement a dit à cette compagnie de se débrouiller toute seule. Ces activités sont en tout point semblables à celles du Canadien pacifique. Et la même chose vaut pour Air Canada. Ces deux sociétés d'État doivent trouver leurs propres... Air Canada va devoir remplacer toute sa flotte d'aéronefs au cours des dix prochaines années, ce qui représente des milliards de dollars.

Parce qu'il s'agit d'une société d'État, on nous dit qu'on soupçonne qu'en cas de difficulté, le gouvernement intervient pour les sortir d'un mauvais pas. C'est probablement le

[Text]

you think a government of any political stripe would allow Canadian Pacific Limited to fold and disappear? I do not think so. They did not in the case of Chrysler and a few others of which we can think. Whether the thing is a Crown corporation or a private corporation, when it is of that nature, public interest will prevail: the federal government will move in, even if it has to take it over. Is that not the reality? It has been that way for a long time.

Mr. White, on the matter of the confidential rates, you support confidential contracts as long as the rates, charges, terms and conditions are subject to the compensatory provisions. Whatever is charged in a confidential contract must be compensatory. As a number of us have, I notice you have foreseen the prospect that when a shipper or a transporter sees a competitor has a confidential contract and he is losing business, he is going to get frightened as hell because he cannot discover the rate he is going to appeal. Under the reverse onus test, you have to prove your innocence rather than prove the other guy is guilty.

How in dickens can you find out whether a rate under a confidential contract is compensatory? Who is going to do that? It is a secret. I agree they should be compensatory, but if it is a confidential contract, the avenues for fraud, under-the-table deals and court cases in that sort of jungle boggles the mind. I do not think it is going to do it. A small shipper or a small trucker cannot face the risk of those costs. He just takes his losses or gives up.

Mr. G. White: I do not see it as the same type of problem, Mr. Benjamin. If we had reason to believe that today, under open tariffs, a rate is not compensatory—I guess the market price is a good determinant of what is happening—we would request the CTC look at conducting an investigation. If confidential contracts become part of Bill C-18 and down the line we have reason to believe some of our competitors' rates may not be compensatory, we would apply to the agency and request a costing investigation. We would not request the investigation unless we were prepared to pay the costs if we lost.

In our kind of business we have agreements with a number of manufacturers about our competition. These things work themselves out in the marketplace. When somebody does something questionable, the marketplace knows about it.

• 1205

Mr. Benjamin: Does that mean you are at present a party with some carriers to an agreed-charge regime?

Mr. G. White: All our rates at the present time are published in open tariffs.

Mr. Benjamin: Yes, I know, but do you take part in the agreed-charge regime that has been in place for many years?

[Translation]

cas. Pensez-vous qu'un gouvernement, quelle que soit son affiliation politique, puisse laisser une société telle que le Canadien pacifique fermer ses portes? Je ne le crois pas. Ils ne l'ont pas fait pour Chrysler et pour quelques autres encore. Qu'il s'agisse d'une société d'État ou d'une société privée, c'est toujours l'intérêt public qui l'emporte et dans ce cas le gouvernement intervient, même s'il est obligé de racheter l'entreprise. C'est bien le cas, n'est-ce pas? Ça se fait depuis longtemps.

Monsieur White, vous êtes en faveur des contrats confidentiels dans la mesure où les tarifs frais et conditions figurent dans les dispositions compensatoires. Tous les frais d'un contrat confidentiel doivent être compensés. Je constate que vous avez prévu, vous aussi, le jour où l'expéditeur ou le transporteur, constatant qu'il perd des marchés, qu'un concurrent a un contrat confidentiel et qu'impuissant à découvrir le tarif, il va faire appel. Avec le fardeau inverse de la preuve, c'est à vous de prouver que vous êtes innocent plutôt que de prouver que l'autre est coupable.

Comment diable peut-on savoir si le taux d'un contrat confidentiel est compensatoire? Qui va vous le dire? C'est secret. Je sais que vous avez raison mais il s'agit d'un contrat confidentiel et Dieu sait le nombre de possibilités que ces contrats offrent de tricher, de passer des marchés en sous-main et Dieu sait le nombre de cas qui aboutiraient devant les tribunaux. Je ne pense pas que ce soit la solution. Le petit expéditeur ou le petit camionneur n'a pas les moyens nécessaires. Alors ils laissent tomber avant d'avoir perdu trop de plumes.

M. G. White: Mais ce n'est pas le même genre de problèmes, monsieur Benjamin. Si nous avons des raisons de soupçonner qu'un tarif n'est pas compensatoire—le prix de vente nous donne une bonne idée de ce qui se passe—nous demandrions à la CTC de faire enquête. Si les contrats confidentiels sont inclus dans le projet de loi C-18 et si nous apercevons plus tard que certains des taux de nos compétiteurs ne sont probablement compensatoires, il faudrait faire appel à la Commission et lui demander ce que coûterait une enquête. Mais il ne faut pas faire faire d'enquête à moins qu'on ne le soit prêt à payer, au cas où la décision nous soit défavorable.

Dans notre secteur, nous avons des accords sur la concurrence avec un certain nombre de fabricants. C'est le genre de choses qui s'arrangent automatiquement. Si quelqu'un fait quelque chose qu'il ne devrait pas, on l'apprend.

M. Benjamin: Est-ce que cela veut dire qu'à l'heure actuelle, vous vous êtes mis d'accord avec quelques transporteurs pour adopter un système de préfacturation?

M. G. White: Tous nos tarifs sont publiés à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Oui, je le sais, mais souscrivez-vous au système de préfacturation qui est en place depuis un grand nombre d'années?

[Texte]

Mr. G. White: No, we do not at the present time, although we do have volume commitments with some of the railroads.

Mr. Benjamin: Would you not think a broadened and wider use of an agreed-charge system would be more equitable for shippers and receivers, in the sense that a fellow who moves 5,000 carloads a year is going to get a hell of a lot better confidential contract than the guy who only moves 500?

But under an agreed-charge system, if you agree that 75% of your traffic is going to go with that carrier, the carrier agrees to give you . . . and you are eligible for the same agreed charge as the big shipper. Is that not more fair, more competitive? I think confidential contracts are anti-competitive.

Mr. G. White: I will tell you why I do not agree with that. I think each carrier, whether it be a trucker or a railway, has to look at each opportunity that very well may involve a confidential contract on its own.

Certainly some shippers have spent many millions of dollars. I know our corporation has spent many millions of dollars in the last five years in bricks and mortar. We have developed very sophisticated computer systems that are hundreds of thousands of dollars, etc., which develop costing data for us.

If in fact our competition has not spent the money, has not developed the transportation and distribution infrastructure to the same degree we have, we do not think they should benefit from our efforts. Under an agreed charge they can, through the "me too provision", whereas under a confidential contract, whether it be a trucker or a railway operator, they will base your rate on your individual situation and volumes.

Mr. Benjamin: Finally, Mr. Chairman, I want to agree with the point you make, not only on a uniform national safety code . . . As Mr. Ouellet quoted, as the deregulation of the trucking industry proceeds . . . I presume you are aware that the Canadian trucking industry itself, including individual trucking companies and the associations and two provincial sections who have appeared before us, is asking that we hold off with Bill C-19 until not only the code is in place—

Mr. G. White: Safe, too.

Mr. Benjamin: —but also the inspection services are in place and then proceed . . . We have the cart before the horse.

You want them both to go along at the same time, but do you not think that by the time you get the national safety code and inspection services and everything in place . . . ? The truckers have been saying they want enough inspections so they can go right into the guy's garage and check on his maintenance procedures.

Do you not think that by the time that is in place the damage has already been done? A whole bunch of new entrants, fly-by-nighters, you know . . . If you can get a loan from the bank and lease some tractors and get your licence and insurance you are in business.

[Traduction]

M. G. White: Non, pas pour l'instant, quoique nous ayons des engagements pour des expéditions importantes avec certains chemins de fer.

M. Benjamin: Mais ne pensez-vous pas que si un tel système était adopté par plus de gens, ce serait plus équitable pour les expéditeurs et pour leurs destinataires, en ce sens que celui qui loue 5,000 wagons par année profiterait de bien meilleures conditions que celui qui n'en loue que 500?

Or, aux termes de ce système, si vous acceptez d'acheminer 75 p. 100 de vos marchandises par un transporteur donné, ce dernier accepte de vous donner . . . et vous payez la même chose que le gros expéditeur. N'est-ce pas plus juste, plus concurrentiel? Je pense que les contrats confidentiels nuisent à la concurrence.

M. G. White: Je ne suis pas de votre avis. Je m'explique. Je pense que tous les transporteurs, qu'il s'agisse de compagnies de camionnage ou de sociétés ferroviaires, doivent toujours étudier la possibilité d'un contrat confidentiel.

Certains expéditeurs ont dépensé des millions de dollars. Je connais une société qui a dépensé plusieurs millions de dollars en mortier et en briques au cours des cinq dernières années. Nous avons mis au point un système informatique très sophistiqué de plusieurs centaines de milliers de dollars et nous avons accès à des données de coût.

Si nos concurrents ne dépensent pas d'argent, s'ils ne mettent pas au point un réseau de transport et de distribution comme nous l'avons fait, de quel droit y auraient-ils accès? Or, ils le pourraient avec un système de préfacturation qui le prévoient, alors qu'avec un contrat confidentiel, qu'il s'agisse d'une société de camionnage ou d'une société ferroviaire, le tarif serait fonction de votre cas particulier et des quantités expédiées.

M. Benjamin: Finalement, monsieur le président, je suis d'accord avec vous, pas seulement pour le code de sécurité national et uniforme . . . Comme l'a dit M. Ouellet, à mesure que l'industrie du camionnage est déréglementée . . . Je suppose que vous n'ignorez pas que l'industrie canadienne du camionnage, des camionneurs individuels et deux chapitres provinciaux qui ont comparu devant nous, demandent que l'on retarde la promulgation du projet de loi C-19 tant que le code n'a pas été adopté . . .

M. G. White: Code de sécurité.

M. Benjamin: . . . et que tous les services d'inspection aient été organisés. Nous avons mis la charrue avant les boeufs.

Vous voulez que les deux se fassent en même temps, mais vous ignorez combien de temps cela prendra avant que le code de sécurité national soit au point et que les services d'inspection soient en place. Les camionneurs réclament des inspections sérieuses; ils voudraient qu'on puisse entrer dans le garage de quelqu'un pour vérifier s'il entretient son équipement.

Ne pensez-vous pas que si l'on attend, le mal aura déjà été causé? Il y a toutes sortes de gens qui vont se lancer là-dedans, des pirates . . . Il suffit d'obtenir un prêt de la banque, de louer quelques tracteurs, d'obtenir votre permis et de vous assurer et vous voilà partis en affaires.

[Text]

Mr. G. White: No, I do not believe so. I think the work Ontario has done in particular, with respect to the CBOR and the work the CCMTA is doing on a national basis . . . we are going to have a safety standard that is far superior to anything we have today. It is going to be on an intraprovincial basis rather than an extraprovincial basis.

My concern is that there very well could be barriers between the provinces because Quebec says you have to have this and Ontario says you have to have something else. You are not going to have parallel standards, and it could create some problems.

Looking at what happened in California with reregulation of the trucking industry in California, certainly this would be one of my concerns—that we should not throw out the baby with the bath water. We have to ensure we have a substantially better set of safety standards in the future than we have today, or it is not going to work.

• 1210

Mr. Benjamin: Pardon me, Mr. Chairman. On the matter of equity of access in terms of carriers, the railroads and the trucking industry claim that this proposed legislation will allow American carriers, rail and trucking, access to markets in Canada greater than would be available to Canadian carriers in the United States, either nationally or from state to state down there. Do you think there should be any provision in this legislation that would provide for where an action of the United States is not reciprocal that the Governor in Council, or the National Transportation Agency, can say, what you are doing to our truckers down there we are going to do to your truckers here, or whatever? Do you think we should have some kind of a safeguard in there to protect our own carriers?

Mr. G. White: I think the Gotlieb convention goes a long way to accommodating this. I can talk as an individual. I have no problem, if we look at the highway side first, as long as American carriers running into Canada have a Canadian infrastructure, use Canadian products, have a Canadian home base, etc. I have no problem with seeing expanded access into the Canadian market by American carriers.

If we look at the Canadian market per se, it is dominated, with the exception of, more than likely, CP and Reimer, by foreign carriers. Altrans are Australian; Direct Motorways were at one time British, etc. So really the Canadian trucking industry over the years—Consolidated Freightways, which is Canadian Freightways—has grown through foreign investment. As long as they play the game by the same rules, I do not have any problem with it.

We do not do a great deal of international rail trucking, and I have heard the arguments from both sides. I listened in the United States to their CURES and their CARS committees argue. And certainly I have some empathy for the railroads' concern about what erosion of revenue they may have vis-à-vis U.S. carriers, but I am not close enough to it to really make any firm observation on it.

[Translation]

M. G. White: Non, je ne crois pas. Étant donné les travaux faits par l'Ontario, le programme CBOR et ce que la CCATM fait sur une base nationale . . . Nous allons avoir des normes de sécurité bien supérieures aux normes actuelles et qui seront sur une base interprovinciale plutôt qu'extraprovinciale.

Ce qui m'inquiète, ce sont les barrières qui risquent de se dresser entre provinces, le Québec réclamant une chose et l'Ontario une autre. Si les normes ne sont pas les mêmes, cela va créer des problèmes.

Voyez ce qui s'est passé pour l'industrie du camionnage en Californie avec l'avènement de la déréglementation. Je crains que ce ne soit la même chose chez nous et qu'on ne jette le bébé avec l'eau du bain. Il faut absolument de meilleures normes de sécurité qu'aujourd'hui ou cela ne marchera pas.

M. Benjamin: Excusez-moi monsieur le président. Pour ce qui est de l'uniformité des conditions consentis aux transporteurs, les chemins de fer et l'industrie du camionnage soutiennent que le projet de loi permettra aux transporteurs américains, qu'il s'agisse de rail ou de camion, d'avoir plus librement accès au marché canadien que les transporteurs canadiens aux États-Unis, qu'il s'agisse de tout le pays ou de chaque État. Pensez-vous que le projet de loi devrait inclure une disposition prévoyant que si les États-Unis n'accordent pas les mêmes conditions à nos camionneurs, le gouverneur en conseil, ou l'Office national des transports pourrait dire au gouvernement américain que leurs camionneurs vont être traités comme ils traitent les nôtres? Pensez-vous que l'on devrait prévoir quelque chose pour protéger nos transporteurs?

M. G. White: Je pense que la Convention Gotlieb règle en grande partie ce problème. Je vous en parle à titre personnel. Côté autoroute, dans la mesure où les transporteurs américains utilisent une infrastructure canadienne, des produits canadiens, sont basés au Canada, je ne vois pas problème. Il n'y a rien qui s'oppose à ce qu'on leur ouvre l'accès au marché canadien.

Si vous considérez le marché canadien en tant que tel, exception faite du CP et de Reimer, ce sont les transporteurs étrangers qui dominent. *Altrans* est une compagnie australienne; *Direct Motorways* était une compagnie britannique un moment donné, et cetera. Ainsi, au fil des ans, ce sont les étrangers qui ont investi dans l'industrie canadienne du camionnage—*Consolidated Freightways* qui est devenue *Canadian Freightways*. Dans la mesure où ils respectent les règles du jeu, je n'envisage aucune difficulté.

Nous n'assurons pas beaucoup de parcours internationaux par route et j'ai entendu des arguments des deux côtés. J'ai entendu les discussions des comités américains *CURES* et *CARS*. Et je partage en partie la crainte des chemins de fer de perdre certains revenus aux mains de leurs homologues américains, quoique je n'ai pas des données en main pour soutenir une telle affirmation.

[Texte]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. White, you have been a very knowledgeable witness.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. I see no further questioners.

Mr. White, to echo the words of Mr. Benjamin, you have certainly been a very informative witness, and the committee thanks you for the definite recommendations you have made. You can be sure they will be given serious study by the committee.

This meeting is adjourned until 3.30 this afternoon.

[Traduction]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur White, vous avez témoigné comme l'expert que vous êtes.

Le vice-président: Merci bien, monsieur Benjamin. Il n'y a pas autre question.

Monsieur White, pour reprendre les paroles de M. Benjamin, vous êtes certainement un expert bien renseigné et le Comité vous remercie des recommandations précises que vous avez faites. Soyez sûr que nous les étudierons soigneusement.

Nous reprendrons nos travaux cet après-midi à 15h30.

AFTERNOON SITTING

• 1533

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for taking evidence. It is 3.37 p.m., and before calling first witness for the afternoon, which is Transport 2000, I remind colleagues that the chairman and the clerk are going to have to leave here at 4 p.m. to present our budget, which the committee approved a week or so ago, before the budget committee, and this new process. We hope it will take a much shorter time than normal budgets. But we are told we have seven minutes for a presentation. I hope that comes. We are supposed to be there at 4.08 p.m. in Room 308. Anyway we will see what we can do. We have your direction. So in any event, when we leave, you understand that we will back.

• 1535

Mr. Benjamin: Fight as hard with them as you do with us.

The Chairman: Absolutely. *Touché, monsieur Benjamin.*

Ms Cahill, would you give us your oral presentation.

Ms Raymonde Cahill (National President, Transport 2000): We would like to thank you for the opportunity of appearing before the committee to express the consumer perspective.

One of the basic assumptions inherent in Transport 2000's philosophy is one of equity and fairness in the marketplace. Proposed changes to the Canadian transportation system as embodied in Bill C-18 have us profoundly worried. The bill has the potential to disrupt services in ways yet to be fathomed and could endanger the equitable elements we Canadians expect in our lives. Many components leave us uncertain about the future likelihood of balanced and integrated transportation in Canada.

It is an accepted fact that most Canadians are in favour of regulatory reform and better regulation. The reforms considered in Bill C-18 are not only a reflection of the changes at play in Canada over the last 10 years but are mostly a reflection of the perceived benefits since deregulation was introduced in the United States of America.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous sommes en nombre suffisant pour entendre les témoins. Il est 15h37, et avant de faire appel aux premiers intervenants de cet après-midi, pour Transport 2000, je rappelle aux membres que le président et le greffier sont censés partir à 16 heures afin de présenter devant le Comité des budgets, budgets que le Comité a approuvés il y a environ une semaine, selon la nouvelle façon de procéder. Nous espérons que son approbation prendra moins de temps que pour les budgets normaux. Notre exposé prendra sept minutes, semble-t-il. Je l'espère de tout coeur. Nous sommes censés passer à 16h08 à la pièce 308. Nous verrons ce que nous pouvons faire. Nous avons vos instructions. Donc, lorsque nous partirons, vous saurez pourquoi.

M. Benjamin: Montrez-vous aussi fermes qu'avec nous.

Le président: Certainement. *Touché, monsieur Benjamin.*

Vous pouvez nous faire votre exposé oral, madame Cahill.

Mme Raymonde Cahill (présidente nationale, Transport 2000): Nous vous remercions de nous donner l'occasion de comparaître devant le Comité pour lui faire part du point de vue des consommateurs.

Un de nos principes essentiels est que le marché doit être juste. A cet égard, les modifications proposées au réseau canadien des transports, telles que contenues dans le Projet de loi C-18, nous préoccupent au plus haut point. Le projet de loi a tout ce qu'il faut pour perturber les services d'une façon qui est encore impossible à mesurer et qui menace tous les principes de justice chers aux Canadiens dans leur vie de tous les jours. Nous avons des raisons de craindre pour l'avenir d'un réseau de transport vraiment équilibré intégré au Canada.

Tout le monde s'entend pour dire que la plupart des Canadiens sont en faveur d'une réforme et d'une amélioration de la réglementation. la réforme envisagée par le Projet de loi C-18, cependant, ne reflète pas seulement les nouvelles attitudes manifestées au Canada au cours des 10 dernières années, mais se veut essentiellement une réaction face à la déréglementation survenue aux Etats-Unis et aux avantages qui ont semblé en découler.

[Text]

Deregulation has been in place in the U.S. for almost a decade. The increased competition generated by the implementation of the concept has had effects not originally anticipated. The ramifications have been profound and often detrimental.

The jury is still out on the long-term benefits of deregulation. However, recent studies indicate that extreme caution might be in order for us and that marketplace forces, once unleashed, have a dynamism that may not be amenable to prolonged excessive competition.

The material you have is organized by modes and attempts to explain in 30 words or less what has happened to the various modes in the United States.

Our conclusion, from what has happened in the United States, is that deregulation as experienced in the U.S. has created turmoil in every mode of transportation and has led to a greater concentration of ownership, disruption of services in many regions, rate disparities with benefits accruing to only small segments of consumers and added pressures on the transportation labour force.

Airline deregulation has helped to destabilize an already fragile inter-city bus industry. Extreme competition within the trucking industry has inflicted negative impacts on rail carriers.

Safety standards are increasingly suspect in both the airline and trucking industries. Transport 2000 Canada is of the opinion that generally, the U.S. economy is large and complex enough to weather the storm, but only after a prolonged series of displacements within the industry, labour and the inter-city travel and freight markets.

We believe that Canada, with its sparse population base spread unevenly over a huge land mass and without strong natural marketplace forces in all of its regions, cannot survive the same conditions. Under Bill C-18, we anticipate formidable challenges to the long-cherished Canadian ideals of regional equity and national sovereignty.

The Chairman: That was certainly a very short, succinct overview. I gather you have questions, obviously, about the whole deregulation process. Are you suggesting any amendments to Bills C-18 and C-19 to take care of some of the concerns raised in your conclusion, or would you just as soon see the bills null and void and dead, if that were possible?

Ms Cahill: I think at this point Bill C-18 should be redrafted to take into consideration the recent studies that have come out of the United States indicating there is trouble in every mode of transportation.

As we have stated, the U.S. economy is so large and complex that given time, this will all work out, but we cannot afford the same process in Canada.

[Translation]

La déréglementation est un fait aux Etats-Unis depuis presque une décennie. Or, la concurrence accrue due à l'application de ce principe a eu un certain nombre de répercussions qui n'avaient pas été prévues au départ. Ces répercussions se sont révélées profondes et souvent néfastes.

Les avantages à long terme de la déréglementation sont encore loin d'être prouvés. Des études récentes indiquent même qu'une extrême prudence est de mise en ce qui nous concerne et que les forces du marché, une fois libérée, peuvent entraîner une situation qui se prête mal à une concurrence excessive et prolongée.

La documentation que vous avez reçue est divisée par modes de transport et tente de décrire en 30 mots au plus ce qui s'est passé dans les divers modes aux Etats-Unis.

A en juger par les événements aux Etats-Unis, nous en venons à la conclusion que la déréglementation perturbe tous les modes de transport et entraîne une plus grande concentration de propriété, une dislocation des services dans bien des régions, une variation des tarifs dont profitent seulement quelques petits groupes de consommateurs et dont les travailleurs dans le domaine des transports font les frais.

La déréglementation aérienne a contribué à déstabiliser encore davantage un service d'autobus interurbain déjà mal en point. L'extrême concurrence chez les compagnies de camionnage, quant à elle, a eu des effets néfastes auprès des chemins de fer.

Les normes de sécurité sont de plus en plus douteuses, tant dans le secteur aérien que dans le secteur du camionnage. Transport 2000 Canada estime que de façon générale, l'économie américaine est suffisamment étendue et complexe pour résister à la tempête, mais seulement au prix d'une longue série de dislocations à l'intérieur de l'industrie, des syndicats, des transports interurbains et des transports des marchandises.

Nous pensons que le Canada, avec sa faible population dispersée de façon inégale sur des territoires très étendus, sans des forces naturelles du marché vraiment fortes dans toutes les régions, ne peut pas survivre aux mêmes conditions. En ce qui nous concerne, le Projet de loi C-18 représente une attaque formidable contre les idéaux d'égalité régionale et de souveraineté nationale caressés depuis longtemps par les Canadiens.

Le président: Voilà qui était très bref et très précis. J'en déduis que vous vous posez un grand nombre de questions au sujet du processus de déréglementation. Avez-vous des amendements à nous suggérer au Projet de loi C-18 ou C-19 en vue d'éviter la situation que vous semblez craindre dans votre conclusion. Ou préféreriez-vous que ces projets de loi soient tout simplement abandonnés idéalement?

Mme Cahill: Le Projet de loi C-18 devrait être rédigé de nouveau de façon à tenir compte des études récentes qui émanent des Etats-Unis et indiquent qu'il y a des problèmes dans tous les modes de transport.

Comme nous l'avons dit, l'économie américaine a une telle profondeur et une telle complexité qu'avec le temps elle réussira à se tirer d'affaires, mais nous ne pensons pas que la situation soit la même au Canada.

[Texte]

The Chairman: Fine. We will throw it open to questions, then. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to thank Transport 2000 for their presentation and indeed members of the committee should not take too lightly their remarks about the U.S. experiment which has created, as the witness just expressed, turmoil in every mode of transportation and has led to a greater concentration of ownership.

• 1540

In particular, I am concerned about the concentration of ownership in the air industry. Some of the witnesses who have appeared before us have indicated this sentiment, but in response to a question I put to them, they indicated they were not making their representation to the CTC to block the recent take-over of CP Air by PWA.

I am interested to know what Transport 2000 did in this regard. Have you made representation to the director of combines in the Department of Consumer and Corporate Affairs or to the CTC?

Ms Cahill: No, we have not.

Mr. Ouellet: Why?

Ms Cahill: For various reasons; the most important of which was that our resources were stretched. We simply could not do it within the time allotted for it.

But I would like to point out that in the United States, all mergers have been accepted. They have the same process as we have here in Canada. Consumer groups, various interested parties have appealed, but all of these have been accepted, with one notable exception that was in early December, I think, when one of the rail companies tried to purchase another pipeline. That one was refused, but everything else has been accepted.

The principle of a bill such as Bill C-18 or anti-Staggers Act or whatever is when you have established it, what you have done is indicated that the marketplace is to take care of it. So it would seem from the American experience, and I presume it will be the same for the Canadian experience, that if such a bill is passed, you have indicated to the regulatory body that the marketplace conditions are to prevail.

Mr. Ouellet: Tell me, in your memorandum you are giving us, in appendix A, page 3 and page 4, comparisons of one-way fares in various cities in the U.S. One of the major reasons expressed by the Minister of Transport when he first tabled *Freedom to Move*, and the current Minister of Transport when he introduced Bill C-18, was that this deregulation would be terrific because it would bring about lower rates.

Does your experience and your analysis of the situation in the U.S. lead you to the contrary view? What is your assessment of the current situation in the U.S. after deregulation? And what are your feelings after listening, as you have probably done, as we members of the committee did here,

[Traduction]

Le président: Très bien. Nous allons passer aux questions du Comité en commençant par M. Ouellet.

M. Ouellet: Je remercie le Transport 2000 de son exposé et incite les membres du Comité à ne pas prendre à la légère ces observations au sujet de l'expérience américaine. Comme le témoin l'a fait remarquer, tous les modes de transport ont connu des problèmes. Et il y a eu une plus grande concentration de la propriété.

Je m'intéresse particulièrement, en ce qui me concerne, à la concentration de la propriété dans l'industrie aérienne. Il y a des témoins qui ont comparu devant le Comité et qui se sont dit préoccupés par cette situation, mais en réponse à mes questions, ils ont révélé qu'ils ne présentaient pas d'instance à la CCT en vue de bloquer la récente acquisition de CPR par PWA.

Je serais curieux de savoir ce qu'en pense Transport 2000. Avez-vous de votre côté présenté des instances au directeur des enquêtes sur les coalitions au Ministère de la Consommation et des Corporations ou à la CCT?

Mme Cahill: Non.

M. Ouellet: Pourquoi?

Mme Cahill: Pour diverses raisons, dont le manque de ressources. Nous n'étions simplement pas en mesure d'intervenir dans le temps qui nous était alloué.

A cet égard, je signale qu'aux Etats-Unis toutes les fusions ont été acceptées. Et le processus aux Etats-Unis est à peu près le même que le nôtre. Malgré les appels logés par les groupes de consommateurs et les diverses parties intéressées, toutes les fusions ont été acceptées, à l'exception d'une seule au sujet de laquelle une décision a été rendue au début de décembre, à savoir une tentative d'acquisition d'un autre pipeline par une compagnie de chemin de fer. Cette acquisition a été refusée, mais c'est tout.

Le principe d'un projet de loi comme le projet de loi C-18 ou d'une loi comme la Loi anti-Staggers est qu'une fois le système en place, le marché doit régler tous les problèmes. S'il faut se fier à l'expérience américaine, et il y a tout lieu de croire qu'elle se répètera au Canada, la législation, une fois adoptée, fera du marché l'arbitre de la situation.

M. Ouellet: Dans le mémoire que vous nous présentez, à l'annexe A, page 3 et 4, vous comparez les tarifs aller seulement dans diverses villes des Etats-Unis. L'un des principaux arguments invoqués par le Ministre des Transports de l'époque lorsqu'il a déposé le rapport *Aller sans entraves*, et du Ministre des Transports actuel lorsqu'il a présenté le projet de loi C-18 était que la déréglementation serait merveilleuse parce qu'elle entraînerait des tarifs moins élevés.

Votre expérience et votre analyse de la situation aux Etats-Unis vous montrent-elles que c'est le contraire? Qu'avez-vous constaté aux Etats-Unis dans la foulée de la déréglementation? Et comment avez-vous réagi à la déréglementation, vous avez dû entendre aussi bien que les membres du Comité, le prési-

[Text]

when we had the president of Air Canada and the president of CP Air, who both told this committee bluntly that there would be no further fare reductions?

Is the government wrongly misleading the public or is the Minister unaware of the current situation in the U.S. or they do not know what they are talking about? What is the situation?

• 1545

Ms Cahill: As we indicated originally, it is important to take note of recent studies that have come out. They have started to come out in 1986. All of the publicity originally that we heard about airline deregulation in the United States was geared to the drop in fares. What had never been picked up by the press was that this was happening only on selected routes and that it represented, and it still represents, only 25% of the traffic. It has had high publicity and visibility, but what has happened is that there has been a reduction or a containment of prices on selected routes, while other routes have gone up tremendously.

The tables on pages 3 and 4 were given for this reason. You will see there has been a drop of 19% on certain routes, but on other routes, there also have been increases of 231%.

Mr. Ouellet: The feeling is that there have been reductions on the long haul of some major cities; in other words, New York-Los Angeles or that type of route, but the services in the regional and medium- or small-sized city, there has not been in fact a reduction of rates but quite the contrary; an increase and a substantial increase in fares since deregulation. Am I correct in saying this?

Ms Cahill: Yes. It is mostly geared to the amount of traffic but there are other variables that come in. If you look at Salt Lake City-New York for instance, 1,975 miles, there was an increase of 9% only. But Salt Lake City-Hartford, 2,000 miles, there was an increase of 131%. There are analysts who have said that the new fare structure in the United States really indicated cost; it was closely related to the cost variables.

This has been disputed in a study that was prepared by the ENO Foundation for Transportation Inc. By a very simple survey, they called one airline and asked for the prices on a specific route starting at 7 a.m. and ending at 8 p.m., and there were variations of 100% within an hour of the trip, so the differences cannot be allocated to cost variables.

Mr. Ouellet: Your document referred to bus and passenger rail services. As you realize, Bill C-18 is totally silent in this regard. Do you see this as a major flaw in this overall deregulation approach? And do you think for this very reason, the bill should be kept in abeyance until the government made up its mind on the future of VIA Rail, for instance, before going further with massive deregulation?

[Translation]

dent d'Air Canada et président de CP Air déclarer qu'il n'y aurait pas d'autres réductions des tarifs? Ils l'ont affirmé sans ambages devant le Comité.

Le gouvernement essaie-t-il de tromper le public ou le ministre n'est-il tout simplement pas au courant de la situation aux Etats-Unis? Est-ce une question d'incompétence? Que se passe-t-il au juste?

Mme Cahill: Ainsi que je l'ai indiqué au début, il est important de tenir compte des dernières études publiées à partir de 1986. Tout le battage publicitaire entourant la déréglementation aérienne aux Etats-Unis se faisait autour d'une baisse des tarifs. Cependant, ce que la presse a négligé, c'est que cela ne se passait que sur certains trajets et ne représentait, et même ne représente encore que 25 p. 100 du trafic aérien. On y a bien accordé beaucoup d'importance, mais dans les faits, s'il y avait eu une réduction ou un maintien des tarifs sur certains trajets, on a observé une augmentation considérable sur d'autres.

Les tableaux aux pages 3 et 4 illustrent cela. Vous y verrez une chute de 19 p. 100 sur certains trajets mais des augmentations de jusqu'à 231 p. 100 sur d'autres.

M. Ouellet: On a l'impression que la baisse des tarifs s'est effectuée sur de longs trajets dans certaines villes, c'est-à-dire par exemple New York-Los Angeles mais que par rapport aux services offerts dans de petites villes ou au niveau régional, il n'y a pas eu de baisse. Au contraire, on y a même observé une augmentation sensible des tarifs depuis la déréglementation. C'est bien cela?

Mme Cahill: Oui. Les réductions sont surtout fonction du trafic aérien mais d'autres variables interviennent aussi. Ainsi par exemple, si vous observez le trajet Salt Lake City-New York, qui fait 1,975 milles, on y a noté une majoration de 9 p. 100 seulement. Toutefois, pour ce qui est du corridor Salt Lake City-Hartford, qui franchit 2,000 milles, il a connu une hausse de 131 p. 100. Aux dires de certains observateurs, les nouveaux tarifs en vigueur aux Etats-Unis traduisent très fidèlement les coûts et leurs variables.

Or une étude effectuée par la Fondation *ENO Foundation for Transportation Inc.* contredit de telles conclusions. Selon les chiffres obtenus par les auteurs de cette dernière, grâce à un sondage téléphonique auprès des lignes aériennes, entre 7 heures et 20 heures, les tarifs de certains trajets pouvaient varier de 100 p. 100 jusqu'à une heure avant le vol, et en conséquence on ne peut attribuer les différences à des variables liées aux coûts.

M. Ouellet: Votre document mentionne les services ferroviaires et d'autobus. Or vous n'ignorez pas que le projet de loi C-18 ne dit pas la moindre chose là-dessus. A votre avis, est-ce une négligence grave par rapport à la déréglementation? Estimez-vous aussi qu'en raison de cela, le gouvernement devrait surseoir à son projet de loi en attendant qu'il se soit prononcé sur l'avenir de VIA Rail par exemple, et donc qu'il remette cette déréglementation généralisée à plus tard?

[Texte]

We have been told by both railways, CN and CP, who appeared before this committee, that the consequence of Bill C-18 will be the abandonment of major sections of rail track across Canada; CP is talking of more than 50% of the rail bed to be abandoned.

Surely a decision has to be made by the government about the future of the passenger rail service as to whether or not these rails are going to be necessary for the transportation of passengers at some time or for other modes of transportation. What is your feeling in this regard?

• 1550

Ms Cahill: Trucking and bus were incorporated in this document, even though they are not part of Bill C-18 for that very reason: what happens in one mode affects the other one.

The inter-city bus travel in Canada is in difficulty and the 1985 figures are extremely important. They indicate how much the bus service was affected by the beginning of the implementation of airline deregulation in Canada. The ridership went down by 16.9%, which is a staggering figure. Whatever happens in one mode affects the other one. They all have to be weighed very carefully.

Mr. Ouellet: I would like to briefly deal with the safety aspect. Your organization is concerned, obviously, by the services given to the consumers but certainly, your interest does not limit itself to rate. I suspect it deals with the services and the safety of the people who use the various modes of transport. Are you satisfied that Bill C-18 has all the ingredients to ensure safety in transportation?

Ms Cahill: Well, Bill C-18 does not cover safety.

Mr. Ouellet: We have been told by the government and certainly by the Minister when he introduced Bill C-18 that this is paramount and the safety aspect is well covered. You do not think so?

Ms Cahill: Not really, no; definitely, if we go back to the American experience. Competition has definitely brought some safety problems in the airline industry and the trucking industry.

Mr. Ouellet: Do you believe the committee should try to embody in the legislation a series of safeguards to ensure safety, particularly in relation to the trucking industry and to the airline industry?

Ms Cahill: Safety is of paramount importance. The aspect which is troublesome is the excessive competition and when the profit margin is very low, definitely there will be corners cut from time to time, which means you have to have more inspectors. You also have to have very strict standards.

One of the things that is happening in the airline industry in the United States is that there have been lowered standards for

[Traduction]

Les deux compagnies ferroviaires qui ont témoigné devant le Comité soit le CN et le CP ont estimé que l'adoption du projet de loi C-18 aura pour effet la mise hors service de trajets ferroviaires importants au Canada; le CP parle même de la fermeture de plus de 50 p. 100 des tronçons.

Il ne fait aucun doute que le gouvernement doit se prononcer sur l'avenir du service ferroviaire de transport des passagers afin que l'on sache si les trajets en question seront nécessaires au transport des passagers ou pour les besoins d'autres moyens de transport. Que pensez-vous de cela?

Mme Cahill: Le document a aussi porté sur le camionnage et le transport par autobus, même si ces deux moyens ne sont pas mentionnés dans le projet de loi C-18 pour cette raison précise: ce qui affecte un moyen se répercute sur l'autre.

Le transport par autobus interurbain au Canada est en difficulté, et les chiffres de 1985 sont très éloquentes à cet égard. Ils montrent à quel point le service par autobus a subi le contrecoup des premières étapes de la déréglementation aérienne au Canada. Le nombre de passagers a diminué de 16.9 p. 100, ce qui est vraiment renversant. Ce qui affecte un moyen de transport se répercute sur un autre et il faut donc étudier tous les moyens très attentivement.

M. Ouellet: J'aimerais maintenant brièvement aborder la question de la sécurité. Votre organisation s'intéresse manifestement au service à la clientèle mais ne se limite pas aux questions liées au tarif. Vous devez aussi être préoccupé par la sécurité des usagers des divers moyens. Or d'après vous, le projet de loi C-18 peut-il assurer la sécurité en matière de transport?

Mme Cahill: Eh bien, le projet de loi C-18 ne porte pas sur la sécurité.

M. Ouellet: Le gouvernement et plus précisément le ministre nous ont assuré lors de la présentation du projet de loi C-18 que l'aspect sécurité était tout à fait primordial et qu'il figurait en bonne place dans le texte législatif. Vous n'êtes pas de cet avis?

Mme Cahill: Pas vraiment, non; pas du tout même si nous nous reportons à ce qui s'est passé aux États-Unis. On peut dire que là-bas, la concurrence a certainement été à l'origine de certains problèmes liés à la sécurité dans le domaine du transport aérien et du camionnage.

M. Ouellet: A votre avis, le Comité devrait-il faire inscrire certaines garanties touchant à la sécurité dans le projet de loi, particulièrement au sujet du camionnage et du transport aérien?

Mme Cahill: La sécurité est tout à fait primordiale. Ce qui est à craindre lorsque la concurrence est effrénée et que la rentabilité est minime est que de temps à autre on fasse des économies assez radicales, ce qui veut dire qu'il faudrait qu'il y ait davantage d'inspecteurs. Il faudrait aussi que les normes soient très strictes.

L'une des choses qu'on observe en ce moment dans l'industrie aérienne aux États-Unis est un abaissement des normes

[Text]

hiring practices. Pilots are now hired with less flying-time experience than they had before and they do not go through the same apprenticeship process that was prevalent before. I am not sure how this should be covered in the bill, but it is very important.

These factors, if I remember correctly, have always been left to the industry. I think Air Canada pretty well determines how long somebody will act as a flight lieutenant before he can become a captain. There is a very marked decrease in the United States. It went from something like 2,000 flying-time hours of experience down to 852 hours now.

• 1555

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Before I ask a couple of questions of Madam Cahill, I am going to say that hon. members in this place lobby one another a lot of times on a lot of things, but I will say straightforwardly right now that I want to use up my first couple of minutes as a lobbyist about Transport 2000.

Given the experience I have had, and I am sure all my colleagues have had, with people who make representations and organizations and groups that make representations to us, this is one of the few I have ever run into in 18 years in this place that has been so meticulously impartial and showed an integrity and non-partisan activity to the point where I took out a \$15 membership about eight or ten years ago.

What I was impressed with was that there were some municipalities and towns and villages and individuals and the odd little board of trade or labour council or whatever provided them with funding, and their reputation has far exceeded the knowledge or perception of members of this place.

I want to tell my colleagues that both the previous government and this one, the present one, have provided contracts to this organization to do research for them and advise.

I think Madam Cahill may not appreciate me saying this, but they have been cut off completely on contracts. I do not think they have ever received a grant. They have been cut off completely and a former executive secretary of Transport 2000 was one of the three members on the action force on VIA Rail appointed by Mr. Mazankowski.

I suspect that Madam Cahill and all the work and the research they have done, and this is only a small amount, has all been done voluntarily and out of their own pockets.

If there was ever an organization that is deserving of not only serious listening to—deserving of; and I am lobbying now—I hope the government will again use their services because they are one of the few you can depend on.

I am going to go at it in a completely impartial manner. I have done my lobbying, Mr. Chairman, but I think I do it because I have concluded after the years I have listened to them and read their stuff, and some of it I did not agree with, but they have been meticulous.

[Translation]

d'embauche. On recrute maintenant des pilotes ayant moins d'expérience de vol qu'auparavant et on ne les soumet pas à la même formation que celle qui était de règle auparavant. J'ignore comment on pourrait tenir compte de tels aspects dans le projet de loi mais ils sont très importants.

Si je ne m'abuse, on s'en est toujours remis à l'industrie pour s'occuper de ces facteurs. Ainsi par exemple, je crois qu'Air Canada fixe la durée du service d'un second avant qu'il puisse devenir un commandant. Or on a observé une diminution très sensible de la durée de ces services aux États-Unis. Elle est passée d'environ 2,000 heures de vol à 852 heures.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Avant d'interroger M^{me} Cahill, j'aimerais dire quelques mots. D'abord, les membres de notre Comité font souvent du lobbying auprès de leurs collègues à propos d'un bon nombre de choses, et dont pendant les prochaines minutes, je vais moi-même me faire l'avocat de Transport 2000.

Étant donné mon expérience et celle de tous mes collègues probablement auprès de groupes de pressions et d'organisations, je tiens à dire que celui que nous entendons maintenant est parmi les plus impartiaux et les plus intègres et les moins partisans de tout ceux qu'il m'a été donné de connaître en 18 ans. J'ai d'ailleurs été tellement impressionné que j'y ai adhéré il y a 8 ou 10 ans contre un paiement de 15\$.

Ce qui m'a aussi impressionné, c'est que ses sources de financement ne sont que des municipalités, des villes et villages, des particuliers et quelques Chambres de commerce ou Conseils du patronat, or sa réputation est bien plus grande que ne le pensent les députés.

Je précise même que le gouvernement précédent et l'actuel ont accordé des contrats à cet organisme afin qu'il effectue des recherches et le conseille.

M^{me} Cahill n'aimera peut-être pas que je le dise, mais on a mis fin à tous ces contrats. Je ne crois même pas qu'on lui a accordé une subvention. Tout cela est donc terminé, et un ancien secrétaire exécutif de Transport 2000 a été l'un des trois membres du groupe de travail chargé d'étudier VIA Rail par M. Mazankowski.

Je crois que toutes les recherches et tout le reste du travail effectué par M^{me} Cahill, ce qui n'est qu'une petite part de la contribution de cette organisation est le fruit d'efforts bénévoles.

J'admets tout à fait être en train de faire du lobbying ici mais s'il y a une organisation qui mérite qu'on tienne compte de ses avis, c'est bien celle-là, et j'espère que le gouvernement recourra de nouveau à ses services car c'est l'une de celles sur lesquelles on peut vraiment compter.

Je vais m'efforcer d'être tout à fait impartial. Monsieur le président, je me suis bel et bien comporté comme un avocat de cet organisme, mais si je l'ai fait, c'est qu'après avoir écouté ses avis et lu ses documents pendant des années, et malgré

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. At the same time I have to remind you from the Chair—and, sir, I would ask you not to get into a shouting match with us—that when you make your philosophical statements you must realize you limit your time for questioning.

• 1600

Mr. Benjamin: I know that. I said I would use up a couple or three minutes of my time. I only have a couple of questions.

The Vice-Chairman: You have four minutes.

Mr. Benjamin: Is it the view of Transport 2000 on the whole area of exit and entry, whether it is airlines or trucking companies, that there should be some kind of regulation or policy; when they choose to enter, as between the city of Paris or three or four locations, that there be some requirement, whether it is a trucking company or an airline or whatever, that they have to take the bad with the good and not bypass a place where they cannot make money and only go to the places where they can? What is your view in this kind of situation?

Ms Cahill: We do believe vulnerable markets should be served. There is a difficulty when you go to marketplace conditions and when that is the principle dominating how the industry is run, it becomes rather difficult to impose a public duty on a carrier of any kind. This is probably the biggest problem.

The most worrisome part of Bill C-18 is that there is no identification of any kind on what Canadians can expect as a transportation network.

If things are not moderated in some ways and we were to follow the American example completely, in 10 years from now it is foreseeable that small and remote communities would not have any service of any kind, that the pressures would be to have everybody move to big cities.

Mr. Benjamin: I personally appreciate your tables on pages 3 and 4 because I note that on a lucrative route to Miami, there have been reductions but increases in other places, which I guess illustrates the point.

You quote the lowest effective one-way fares. Do you have any stats on round-trip fares? There will be those who may argue that round-trip fares, discount or seat sales or whatever, would show a bigger different picture than this. Have you done anything on round-trip fares? And even these lowest effective one-way fares—does that include any, if there are any, discount or seat sale fares? Is that as well as the regular fares? Are they all averaged out or included?

Ms Cahill: It is the lowest possible fare. I might add that this includes People Express. When People Express was folded

[Traduction]

quelques désaccords sur le fond, j'ai beaucoup de respect pour le côté très miticuleux de son travail.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Je vais vous demander de ne pas prendre la mouche, mais lorsque vous tenez ce genre de propos, vous devez vous rendre compte que cela sera compté sur votre temps de parole.

Le vice-président: Il vous reste quatre minutes.

M. Benjamin: Au sujet des entrées et des sorties, est-ce que Transport 2000 estime qu'une politique quelconque devrait réglementer cela dans le transport aérien ou le camionnage? J'entends par là que lorsque les transporteurs veulent entrer quelque part ou faire le trajet entre Paris et trois ou quatre endroits, une politique quelconque devrait réglementer les activités des transporteurs aériens et des services de camionnage de telle sorte que ces derniers ne puissent pas refuser de desservir un endroit qui soit moins rentable pour se contenter des destinations les plus lucratives. Que pensez-vous de cela?

Mme Cahill: Nous sommes d'avis que les marchés moins rentables doivent être desservis. Lorsqu'on fonctionne selon les forces du marché et lorsque ces forces deviennent le principe directeur de l'industrie, il devient assez difficile d'imposer un transporteur donné un devoir de civisme quel qu'il soit. C'est probablement la pierre d'achoppement de la situation.

Ce qui est le plus préoccupant dans le projet de loi C-18, c'est qu'il ne contient rien qui permet aux Canadiens de savoir à quoi ils peuvent s'attendre de la part d'un réseau de transport.

Si l'on ne modère pas les choses d'une façon ou d'une autre et si nous suivons aveuglément l'exemple américain, dans dix ans, on peut prévoir que les petites collectivités et celles qui sont le plus éloignées, ne bénéficieront d'aucun service et que cela encouragera beaucoup l'exode vers les villes.

M. Benjamin: J'ai beaucoup aimé vos tableaux aux pages 3 et 4 car j'y ai noté que sur un trajet aussi rentable que vers Miami, on a observé non seulement des réductions mais aussi des augmentations de tarifs en d'autres endroits, ce qui prouve bien ce que vous affirmez.

Vous mentionnez les plus bas tarifs aller simples. Cependant, avez-vous des données sur les tarifs aller-retour? Certains diront que les tarifs aller-retour, qu'il y ait réduction ou autre chose, donneront une meilleure idée de la situation globale. Avez-vous étudié les tarifs aller-retour? Par ailleurs, est-ce que même vos plus faibles tarifs aller simples tiennent compte des réductions spéciales? Est-ce qu'on comptabilise les réductions et les tarifs réguliers? Est-ce qu'on fait une moyenne pondérée ou est-ce qu'on les comptabilise autrement?

Mme Cahill: Il s'agit du plus faible tarif possible. Je précise que ces statistiques comptabilisent aussi les tarifs de *People Express*. Lorsque cette compagnie a été absorbée par Texas Air

[Text]

into Texas Air and became part of Frontiers, the rates went up 9.5% right away.

Mr. Benjamin: But do you have an equivalent table or do you have any figures on round trips?

Ms Cahill: No, we do not.

Mr. Benjamin: What is the source of these tables? Did you phone airlines yourself?

Ms Cahill: No.

Mr. Benjamin: What was your source?

Ms Cahill: This was data published by the ENO Foundation for Transportation Inc. It is an American foundation.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. I just have two questions, Mr. Chairman. The first one is on page 6, with the inter-city passenger traffic in Canada. What cities is this? Is this all of Canada or certain cities or what? It does not seem to say.

Ms Cahill: This is the aggregate domestic.

Mr. Taylor: Of all cities?

Ms Cahill: Yes.

• 1605

Mr. Taylor: I wonder why you say Greyhound apparently sold its entire inter-city bus division. It certainly cannot be true. They are operating between Calgary and Edmonton and they are operating—

Ms Cahill: The first part of page 6 deals with the American experience. If you will notice just before the table, it says that in Canada inter-city passenger traffic dropped.

Mr. Taylor: Did Greyhound sell all of its inter-city lines in the U.S.?

Mr. J. Howe (Researcher, Transport 2000): Yes, this is true. For the time being, Greyhound is maintaining its same corporate identity for marketing purposes. It is still operating under the same name.

Mr. Taylor: I cannot understand it. Just a few months ago I took Greyhound between Las Vegas and Los Angeles. They are also operating between Los Angeles and San Francisco.

Mr. Howe: As I tried to answer the question earlier, for the time being, the trade name "Greyhound" is being maintained for marketing reasons, because it is a readily identifiable name.

Mr. Taylor: Who is operating it then?

Mr. Howe: I do not have the name of the new owners, but it would be in their interest to maintain the trade name for some time to come, since it is a household word on this continent.

Mr. Taylor: Where did this information come from? I would think that if Greyhound sold every inter-city route in the U.S.,

[Translation]

et a donc commencé à faire partie de Frontiers, les tarifs ont immédiatement augmenté de 9.5 p. 100.

M. Benjamin: Cependant, avez-vous un autre tableau comparable ou d'autres chiffres sur les trajets aller-retour?

Mme Cahill: Non, nous n'en avons pas.

M. Benjamin: Quelles sont vos sources? Avez-vous téléphoné aux lignes aériennes vous-même?

Mme Cahill: Non.

M. Benjamin: Quelle source avez-vous utilisée?

Mme Cahill: Il s'agit de données publiées par la Fondation ENO Foundation for Transportation Inc. des États-Unis.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup. Je n'ai que deux questions à poser, monsieur le président. La première porte sur la page 6 et le transport interurbain des passagers au Canada. Or, de quelles villes s'agit-il? Avez-vous pris en compte toutes les villes du Canada ou certaines villes ou encore autre chose? Il ne semble pas y avoir de précision là-dessus.

Mme Cahill: Il s'agit d'une somme à l'échelle nationale.

M. Taylor: De toutes les villes?

Mme Cahill: Oui.

M. Taylor: Pourquoi dites-vous que Greyhound a vendu toute cette division de transport intermunicipal. C'est impossible. Elle offre un service d'autobus entre Calgary et Edmonton et aussi...

Mme Cahill: La première partie de la page 6 porte sur ce qui se passe aux États-Unis. Juste avant le tableau, on dit que le trafic passager intermunicipal a diminué au Canada.

M. Taylor: La société Greyhound a-t-elle vendu toutes ses lignes intermunicipales aux États-Unis?

M. J. Howe (rechercheur, Transport 2000): Oui. Pour l'instant, Greyhound maintient sa raison sociale pour des raisons de commercialisation. Elle fonctionne sous le même nom.

M. Taylor: Je ne comprends pas. Il y a quelques mois, j'ai pris un autocar Greyhound de Las Vegas à Los Angeles. Il y a aussi un service entre Los Angeles et San Francisco.

M. Howe: Comme je l'ai déjà mentionné, pour l'instant, la marque de commerce «Greyhound» est conservée pour des raisons de commercialisation parce que c'est un nom très connu.

M. Taylor: Qui l'exploite alors?

M. Howe: J'ignore le nom des nouveaux propriétaires, mais il est de leur intérêt de conserver cette marque de commerce pendant un certain temps encore parce que c'est un nom que tout le monde connaît sur ce continent.

M. Taylor: D'où vient cette information? Il me semble que si la société Greyhound vendait toutes ses lignes intermunicipales...

[Texte]

there would be headlines in our papers. I have not seen anything on it.

Mr. Howe: It was widely reported in the financial news. It would not be too much of a problem for me to secure the name of the new owners. I just do not have it with me right now.

Mr. Taylor: The top one does not pertain to Canada then. In Canada with this inter-city passenger traffic, you say it started in 1980. This act becomes effective in 1988. What bearing has this on what may happen in 1988, 1989 or 1990?

Ms Cahill: It is a pattern. This is why figures were provided from 1980 to 1985.

Mr. Taylor: It was not under deregulation.

Ms Cahill: This is right. What does happen is that in 1985 you do have the introduction, if you want, of a relaxed atmosphere in the air sector and increased fare competition in Canada.

Mr. Taylor: So these passengers have now started to use air services.

Ms Cahill: There is always more than one factor. But it is interesting to note the importance of the figure. A drop of 16.9% at the same time as you have the introduction of the relaxation of the rules in Canada indicates a strong relationship between the two.

Mr. Taylor: I am having difficulty finding what you are proving from this. It seems to me that people should have the right to choose the mode they wish. If they get a better rate by going by train, they go by train. If they get a better rate by going by bus, they go by bus.

Ms Cahill: We are not questioning it.

Mr. Taylor: I really do not know what this proves. What are you really saying this is doing? Why did you use it? I would like more information. I would like to know why this is in here. It does not seem to prove anything to me.

Mr. Howe: The point we are trying to make is that the massive restructuring taking place in this instance in the airline sector is taking place when the inter-city bus industry is in very poor shape. This trend is confirmed by looking at the massive decline in ridership over the last five years.

We estimate that 3,300 communities across Canada are linked by bus. In comparison, the airlines serve only 250 communities. VIA Rail serves about 800. We figure perhaps at least 2,000 Canadian communities have no other public transportation alternative other than the inter-city bus system. If the bus is faced with declining market shares on its lucrative high-density runs where it is in direct competition with the airlines and with Via Rail, which has a new cost-recovery mandate, its ability to cross-subsidize essential services to these small communities that have no alternative is severely undermined.

[Traduction]

pales aux États-Unis, il y aurait des titres dans les journaux. Je n'ai rien vu là-dessus.

M. Howe: On en a beaucoup parlé dans les pages financières. Il ne me serait pas trop difficile d'obtenir le nom des nouveaux propriétaires. Je ne les ai simplement pas avec moi maintenant.

M. Taylor: Le premier ne porte donc pas sur le Canada. Pour le Canada, vous dites que cela a commencé en 1980. La loi entre en vigueur en 1988. Quel serait son impact sur 1988, 1989 ou 1990?

Mme Cahill: C'est une tendance. C'est pourquoi on a fourni des chiffres de 1980 à 1985.

M. Taylor: Mais il n'y avait pas eu de déréglementation.

Mme Cahill: C'est juste. Toutefois en 1985 il y a eu un certain relâchement dans le secteur aérien et un accroissement de la concurrence au niveau des tarifs au Canada.

M. Taylor: Ces passagers ont donc commencé à se servir des services aériens.

Mme Cahill: Il n'y a jamais qu'un facteur. Mais il est intéressant de remarquer l'importance du chiffre. Une baisse de 16.9 p. 100 au moment où il y a un relâchement des règles au Canada montre un lien assez direct entre les deux.

M. Taylor: Je ne vois pas ce que vous voulez prouver avec cela. Il me semble que les gens devraient avoir le droit de choisir le mode de transport de leur choix. S'ils obtiennent un meilleur prix par train, ils choisissent le train. Si c'est moins cher en autocar, ils prennent l'autocar.

M. Cahill: Nous n'en disconvenons pas.

M. Taylor: Je ne vois pas ce que cela prouve. Quelles sont vos conclusions en fait? Pourquoi utilisez-vous ces chiffres? Je voudrais plus de renseignements là-dessus. Je voudrais savoir pourquoi ces chiffres sont ici. Il me semble que cela ne prouve rien.

M. Howe: Nous tentons de démontrer que la restructuration massive du secteur aérien a lieu pendant que l'industrie du transport intermunicipal par autobus est en très mauvaise posture. Cette tendance est confirmée par une baisse considérable du nombre de passagers au cours des cinq dernières années.

Nous estimons que 3,300 collectivités au Canada sont reliées par autocars. Par comparaison, les compagnies aériennes ne desservent que 250 collectivités. Via Rail en dessert environ 800. Par conséquent, au moins 2,000 collectivités canadiennes ne disposent pas d'autres moyens de transport public que le système d'autocars intermunicipal. Si les compagnies d'autocar voient leur part du marché le plus lucratif diminuer parce qu'elles entrent en concurrence directe avec les compagnies aériennes et VIA Rail, qui doit maintenant être rentable, elles pourront difficilement financer les services essentiels offerts aux petites collectivités qui n'ont pas d'autre choix.

[Text]

[Translation]

• 1610

Mr. Taylor: My experience has been the very reverse. Periodically I use Voyageur from Ottawa to Toronto, and vice versa, and every time I have to line up. Sometimes they have to call a second bus. I could have gone by air or I could have gone by train, but the bus starts a half an hour earlier and gets me into Ottawa an hour earlier than the train does. It is comfortable and so on, but it is full every time I have used it, so I think they are competing very ably with Via Rail and with the airlines.

Mr. Howe: It is interesting you should bring out the case of Ottawa-Toronto. City Express, which operates a discount air service on that run, actually boasts the fact that it is stealing some of Voyageur's market share on that very route. Secondly, Voyageur is extremely upset about the reductions in rail-travel time that have already been implemented on the Ottawa-Toronto run, which makes the rail service even more attractive in comparison with the bus. So I think the picture for the bus industry—

Mr. Taylor: It is still an hour longer.

Mr. Howe: You stand to be corrected, sir, because the fastest . . .

Mr. Taylor: I have used it. I get on at 10 a.m. in Toronto and I get here at 3 p.m.; one day I got here at 3.20 p.m. I am not guessing; I am talking about actual experience.

Mr. Howe: Via Rail has two express trains that make the run in just over four hours.

Mr. Taylor: On what days?

Mr. Howe: Twice a day, morning and evening.

Mr. Taylor: Every day?

Mr. Howe: That is correct.

Mr. Taylor: I would like to see it, because I have used it several times and it takes five hours or five hours and fifteen minutes.

Mr. Howe: There is a mid-day local train and an overnight train.

Mr. Taylor: I would suggest you try it. Would you go down to Toronto and try it?

Mr. Howe: I have done that, sir.

Mr. Taylor: Did you get here in four hours?

Mr. Howe: By taking the express trains, yes, but the mid-day train and the overnight train do make local stops and the travel time is substantially longer.

Mr. Taylor: I am talking about the day train, the one that leaves at 10 a.m.

Mr. Howe: That is the mid-day train I am speaking of, which makes all the local stops. The express trains I referred to depart Ottawa at about 7.15 a.m. and then again at 5.15 p.m., and both those trains complete the run in just over four hours.

Mr. Taylor: In that case it would be pretty comparable with Voyageur, because they also do it in just over four hours.

M. Taylor: J'ai justement eu l'expérience contraire. Je voyage périodiquement en autocar Voyageur d'Ottawa à Toronto, et vice-versa, et chaque fois je dois faire la queue. Parfois, ils font venir un deuxième autocar. J'aurais pu prendre l'avion ou le train, mais l'autocar part une demi-heure avant et arrive à Ottawa une heure avant le train. Il est confortable et tout le reste, mais tous ceux que j'ai empruntés étaient pleins, je crois donc que cette industrie fait une concurrence très efficace à VIA Rail et aux compagnies aériennes.

M. Howe: Il est intéressant que vous citiez le cas d'Ottawa-Toronto. *City Express*, qui offre un service aérien à rabais sur cet itinéraire, se vante de détourner la part du marché de Voyageur. Deuxièmement, Voyageur s'inquiète beaucoup des réductions de temps qu'a pu déjà réaliser VIA Rail sur l'itinéraire Ottawa-Toronto, ce qui ajoute beaucoup à l'attrait du train par rapport à l'autocar. Je crois donc que la position des compagnies d'autocar . . .

M. Taylor: C'est quand même une heure de plus.

M. Howe: Je dois vous signaler votre erreur, monsieur, car le plus rapide . . .

M. Taylor: Je l'ai pris. J'embarque à 10 heures à Toronto et j'arrive ici à 15 heures; un jour je suis arrivé à 15h20. Ce ne sont pas des hypothèses, je l'ai vécu personnellement.

M. Howe: VIA Rail a deux trains express qui parcourent cet itinéraire en un peu plus de quatre heures.

M. Taylor: Quel jour?

M. Howe: Deux fois par jour, le matin et le soir.

M. Taylor: Chaque jour?

M. Howe: C'est exact.

M. Taylor: J'aimerais qu'on me le prouve, car j'ai pris le train plusieurs fois et il lui faut cinq heures ou cinq heures et quinze minutes.

M. Howe: Il y a un train local pendant la journée et un train de nuit.

M. Taylor: Je vous suggère de l'essayer. Pourriez-vous aller à Toronto et l'essayer?

M. Howe: Je l'ai déjà fait monsieur.

M. Taylor: Etes-vous arrivé ici en quatre heures?

M. Howe: En prenant l'express, oui, mais le train de jour et le train de nuit font des arrêts et prennent beaucoup plus de temps.

M. Taylor: Je parle du train de jour, celui qui part à 10 heures.

M. Howe: C'est justement le train de jour dont je parle, celui qui fait plusieurs arrêts. Les express dont je parlais quittent Ottawa vers 7h15 et 17h15, et parcourent la distance en un peu plus de quatre heures.

M. Taylor: A ce moment-là, c'est comparable à Voyageur, car cela prend un peu plus de quatre heures en autocar.

[Texte]

There is one other point I would like to pursue if I have the time. You mentioned "every created turmoil and every mode of transportation". Golly, I find it difficult to follow that, because we have had trucking firms before us who have businesses in both countries and they have had such a wonderful experience in the U.S. part that they want to adopt it here.

An hon. member: Are you on the same committee as we are, Gordon?

Mr. Taylor: Well, the pulp and paper for one thing... just yesterday. They have operations in both countries.

The Vice-Chairman: The questioner is directing his questions to the witnesses, please.

Ms Cahill: Are you referring to the trucking industry?

Mr. Taylor: I am referring to all three, because I have information on all three of them that indicates the very reverse. I am not going to say they are perfect, but there certainly is not turmoil in all three modes.

I would like you to give me the information where you get this information, because it is completely contrary to the information I have.

Ms Cahill: There are bound to be some people who are satisfied with the system, particularly large shippers. If you are talking about the trucking industry from the point of view of a very large shipper, the cutthroat competition in the trucking industry has been something to behold and it is quite often the large shippers that are in a position to negotiate good contracts offering as much as 50% off the published rates. So if you are referring to one of those shippers, no wonder he is happy. But somebody has to pay for that.

• 1615

Mr. Taylor: Small shippers as well. If you could give me the source of this information, I would certainly like to follow it up because it is completely contrary to what I have. Maybe I am wrong, but I would like to pursue it.

Ms Cahill: I suggest that you read the ENO Foundation for Transportation Incorporated report published in 1986 on the effect of deregulation on the motor carrier.

Mr. Taylor: Is that where this came from?

Ms Cahill: Most of the statistics quoted in here come from there. Is it a very thorough analysis. It is also very unbiased.

One of the indicators of the trouble in the trucking industry is the number of bankruptcies that go on. In 1980, which is when the trucking industry was deregulated in the United States, the number of bankruptcies for the industry had been 382. The rate per 10,000 carriers was 52.9%. In 1984 there were 1,409 bankruptcies with a rate of 180.5%. That indicates extreme difficulty within the industry. The margin of profits are extremely low, and people are having difficulty making a go of it. Another indicator of what has happened is the amount of ownership concentration over a period of five years.

[Traduction]

J'aimerais aborder une autre question si j'en ai le temps. Vous avez dit qu'il y avait des perturbations dans tous les moyens de transport. J'ai de la difficulté à le croire car des sociétés de camionnage qui ont des entreprises dans les deux pays ont tellement aimé leur expérience américaine qu'ils veulent qu'on l'adopte ici.

Une voix: Siégez-vous au même comité que nous Gordon?

M. Taylor: Eh bien, hier encore, les gens des pâtes et papier... Ils ont des entreprises dans les deux pays.

Le vice-président: Les questions s'adressent aux témoins s'il vous plaît.

Mme Cahill: Parlez-vous de l'industrie du camionnage?

M. Taylor: Je parle des trois modes de transport, car les renseignements dont je dispose sur les transports indiquent justement le contraire. Je ne dis pas que leur position est idéale, mais il n'y a certainement pas de chambardement dans les trois.

Je voudrais savoir d'où vous tirez ces renseignements car ils disent le contraire des miens.

Mme Cahill: Il y a nécessairement des gens qui seront satisfaits du système, surtout les gros expéditeurs. Il y a eu une concurrence acharnée dans l'industrie du camionnage et ce sont souvent ces gros expéditeurs qui sont en mesure de négocier de bons contrats leur offrant parfois un rabais de 50 p. 100 sur le tarif officiel. Si vous faites allusion à l'un de ces expéditeurs, il n'est pas étonnant qu'il soit ravi. Mais quelqu'un doit payer la note à un moment donné.

M. Taylor: Les petits expéditeurs le sont aussi. Si vous pouviez me donner la source de vos renseignements, j'aimerais vérifier parce que c'est exactement le contraire de ce que j'ai. Je fais peut-être erreur, mais j'aimerais vérifier.

Mme Cahill: Je vous suggère de lire le rapport de *ENO Foundation for Transportation Incorporated* publié en 1986 sur l'effet de la déréglementation sur le transport routier.

M. Taylor: Est-ce la source de vos renseignements?

Mme Cahill: La plupart des données que nous citons ici viennent de ce rapport. Il s'agit d'une analyse très fouillée et tout à fait objective.

Un des indicateurs des difficultés que connaît l'industrie du camionnage est le nombre de faillites. En 1980, quand l'industrie du camionnage a été déréglementée aux États-Unis, le nombre de faillites était de 382. Le pourcentage pour 10,000 transporteurs était 52.9 p. 100. En 1984, il y a eu 1,409 faillites, pour un pourcentage de 180.5 p. 100. Ceci prouve qu'une industrie connaît d'énormes difficultés. Les marges bénéficiaires sont réduites au minimum et les exploitants ont des difficultés à survivre. Un autre indicateur est le degré de concentration qui a eu lieu sur une période de cinq ans.

[Text]

In 1978 the top four interstate LTL carriers had one-fifth of the market. The ten largest had 39%, and the top twenty had 43%. There was already a fair degree of economic concentration.

The Vice-Chairman: With the discretion of the Chair, I must ask you to finish your answer within 30 seconds, please.

Ms Cahill: By 1985 the top four had gone up to 35% ownership or control of traffic. That was an increase of 75% over their 20% share before. The ten largest were up to 60% of the market, and the top twenty had 67% of the market. So it has been a very volatile market.

Mr. Taylor: I would be more interested in knowing how it is affecting the consumers, but my time is up.

The Vice-Chairman: If you have any other additional figures you would like to provide the committee, you can be sure that the committee will, with the researchers and the staff, try to hone this bill down to make it as good as possible for all Canadians. We will greatly appreciate any other figures you can provide us with.

Mr. Benjamin: If Mr. Taylor will promise me that he will read it, I will send him a copy of the ENO Foundation report, and it will not cost him a nickel.

Ms Cahill: I just wanted to advise the committee that we will be forwarding a series of recommendations and changes for the bill.

Mr. Taylor: Thank you very much.

• 1620

The Vice-Chairman: The next witness is Arctic Transportation, Limited. We have your brief before us. If it is your intention to give an overview, we will have more time for questioning. We leave that to your discretion.

Mr. J. Mattson, (Executive Vice-President, Arctic Transportation Ltd.): Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport, Arctic Transportation appreciates this opportunity to expand upon the issues set forth in the written submission filed by ATL with the Minister of Transport and with the Standing Committee on Transport. ATL's main concerns relate to northern marine resupply services legislation proposed by Part V of Bill C-18, the National Transportation Act, 1986.

We appear before you today with a request that the Standing Committee amend the legislation to permit the reasonable and equitable application of the "transitional" or "grandfather rights" privileges contained in clause 225 of Part V of Bill C-18.

ATL is a Canadian marine transportation company which, along with its predecessors, has operated in the western Canadian Arctic and on the Mackenzie River system for approximately two decades. ATL has constructed and operates a new generation of tugs and barges including such unique vessels as ice-breaking and anchor-handling tugs, supply vessels, survey vessels, seismic vessels, ice-strengthened

[Translation]

En 1978, les quatre plus grands transporteurs CP nationaux se partageaient un cinquième du marché. Les dix plus importants en avaient 39 p. 100, et les 20 plus gros 43 p. 100. Il y avait déjà beaucoup de concentration des entreprises.

Le vice-président: Je dois vous demander de terminer votre réponse en 30 secondes s'il vous plaît.

Mme Cahill: En 1985, les quatre plus grands transporteurs se partageaient 35 p. 100 du marché. Leur part de 20 p. 100 avait donc augmenté de 75 p. 100. Les dix plus grandes avaient 60 p. 100 du marché, et les 20 plus grandes 67 p. 100. Le marché a donc changé rapidement.

M. Taylor: J'aimerais mieux savoir comment cela touche les consommateurs, mais je n'ai plus de temps.

Le vice-président: Si vous avez des chiffres supplémentaires à fournir au Comité, vous pouvez être assurée que le Comité, avec l'aide de ses attachés de recherche et de son personnel, tentera de figurer ce projet de loi afin qu'il soit le meilleur possible pour tous les Canadiens. Nous vous serions reconnaissants de nous faire parvenir toutes données supplémentaires.

M. Benjamin: Si M. Taylor me promet de le lire, je lui enverrai un exemplaire du rapport de la *ENO Foundation* et cela ne lui coûtera pas un sou.

Mme Cahill: Je voulais simplement informer le Comité que nous lui ferions parvenir une série de recommandations et d'amendements au projet de loi.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le vice-président: Le témoin suivant est la société *Arctic Transportation, Limited*. Nous avons reçu votre mémoire. Si vous avez l'intention de nous en donner un aperçu, nous aurons plus de temps pour les questions. Nous nous en remettons à vous.

M. J. Mattson (vice-président exécutif, Arctic Transportation Ltd.): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité permanent des transports, la société *Arctic Transportation* vous remercie de lui donner l'occasion de donner plus de détails sur les questions soulevées dans le mémoire qu'elle a déposé auprès du ministre des Transports et du Comité. L'ATL se préoccupe surtout des dispositions relatives à l'approvisionnement par eau dans le Nord que propose la Partie V du projet de loi C-18, la Loi nationale de 1986 sur les transports.

Nous venons vous demander aujourd'hui que le Comité permanent modifie le projet de loi afin de permettre une application raisonnable et équitable des dispositions transitoires ou droits acquis prévus à l'article 225 de la Partie V du projet de loi C-18.

L'ATL est une société de transport maritime canadienne qui, comme ses prédécesseurs, oeuvre dans l'Ouest arctique et sur le Mackenzie depuis environ deux décennies. L'ATL a construit et exploite une nouvelle génération de remorqueurs et barges comprenant des navires uniques comme des remorqueurs à l'épreuve des glaces et pouvant manutentionner les ancrs, des navires d'approvisionnement, des navires hydrogra-

[Texte]

accommodation work barges, submersible barges, deck-cargo fuel barges, shallow draft river tugs, self-propelled barges and a floating dry dock. The corporation operates 15 motor vessels, 2 self-propelled barges and 25 barges, with a gross registered tonnage of approximately 62,000 tonnes.

ATL's northern marine transportation services encompass the 1900 kilometre Mackenzie River system in addition to over 2,000 kilometres of the western Arctic extending from the Canada-U.S. border in the west to Spence Bay in the east. Moosonee Transportation Ltd., a wholly owned subsidiary of ATL, provides maritime support to the areas of the lower Hudson Bay and the James Bay regions.

Arctic Transportation Ltd. is committed to the development of Canada's north. We believe it is significant to note that ATL's investment in the Northwest Territories alone is valued in excess of \$114 million.

By way of background, the committee may wish to be aware that, except for a few very small carriers, the existing Canadian Transport Commission (Water Transport Committee) water transport licences essentially provide for only two carriers, ATL and Northern Transportation Company Limited. They provide tug and barge transportation services to ports and places along the MacKenzie River system and in the western Canadian Arctic. The transportation of so-called community resupply cargos is, with significant exceptions, basically restricted to NTCL.

It is noteworthy that throughout ATL's long history in the north, ATL has lawfully provided for the carriage of goods in bulk to the western Canadian Arctic. In addition, ATL has historically carried a significant amount of freight to sites of special building and constructions projects, both in the western Canadian Arctic and on the Mackenzie River system. Such freight has been carried pursuant to the terms and conditions of ATL's water transport licences and would fall within the newly proposed definition of "resupply service" as contained in Bill C-18.

As the committee is aware, Bill C-18 will deregulate the transportation of all cargoes relating to national defence or relating to the exploration for development, extraction or processing of oil, gas or any mineral. As such, Bill C-18 will deregulate the transportation of all resource-type cargoes which ATL is currently licensed to carry and will effectively open this service to other maritime operators.

Conversely, Bill C-18 will continue to regulate the provision of resupply services to municipalities or permanent settlements located in the north. To this extent, ATL is very seriously concerned that the proposed wording of Bill C-18 will result in the legislated creation of a monopoly for NTCL.

• 1625

Specifically, ATL notes that while clause 225 of Bill C-18 proposes to take into account the resupply services previously

[Traduction]

phiques, des navires de recherches sismiques, des barges de travail à l'épreuve des glaces, des barges submersibles, des remorqueurs de rivières, des barges autopropulsées et une cale sèche flottante. La société exploite 15 navires à moteur, 2 barges autopropulsées et 25 barges, avec un tonnage brut au registre maximal d'environ 62,000 tonnes.

Le secteur d'activités de l'ATL dans le nord englobe les 1,900 kilomètres du bassin hydrographique du fleuve Mackenzie sans compter plus de 2,000 kilomètres dans l'ouest de l'Arctique à partir de la frontière canado-américaine à l'ouest jusqu'à Spence Bay à l'est. Le *Moosonee Transportation Ltd.*, filiale à part entière d'ATL, offre un soutien maritime aux régions de la Baie d'Hudson et de la Baie James.

Arctic Transportation Ltd. a à coeur le développement du Nord canadien. Il est important de noter que l'ATL a investi plus de 114 millions de dollars dans les Territoires du Nord-Ouest seulement.

Il serait peut-être utile au Comité de savoir qu'à l'exception de quelques très petits transporteurs, la Commission canadienne des transports actuelle, (le Comité du transport maritime) n'a délivré de licences de transport maritime qu'à seulement deux transporteurs, ATL et *Northern Transportation Company Limited*. Ils offrent des services de transport par remorqueurs et barges aux ports et endroits le long du bassin hydrographique du Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique canadien. Le transport de ce qu'on appelle les marchandises d'approvisionnement des collectivités est limité à la NTCL, avec quelques exceptions importantes.

Il vaut la peine de faire remarquer que pendant toute sa longue présence dans le Nord, l'ATL a toujours effectué le transport légal de marchandises en vrac dans l'ouest de l'Arctique. De plus, depuis ses débuts, l'ATL transporte une grande quantité de marchandises aux sites de grands projets de construction, que ce soit dans l'ouest de l'Arctique et sur le fleuve Mackenzie. Ces marchandises ont été transportées conformément aux conditions des licences de transport maritime de l'ATL et seraient visées par la nouvelle définition de «service d'approvisionnement» que propose le projet de loi C-18.

Comme le sait le Comité, le projet de loi C-18 déréglémentera le transport de toutes les marchandises destinées à la défense nationale ou à la recherche, à l'exploitation, à l'extraction ou à la transformation du pétrole, du gaz ou autres minéraux. En fait, le projet de loi C-18 déréglémentera le transport de toutes les ressources que l'ATL est actuellement autorisée à transporter et ouvrira ce marché à d'autres exploitants maritimes.

Par ailleurs, le projet de loi C-18 continuera de réglementer les services d'approvisionnement aux municipalités ou établissements permanents dans le Nord. L'ATL craint donc que le libellé du projet de loi C-18 entraîne pour la NTCL la création d'un monopole sanctionné par la loi.

De façon plus précise, l'ATL fait remarquer que bien que l'article 225 du projet de loi C-18 propose de tenir compte des

[Text]

provided by carriers such as ATL, clause 225, as presently worded, is extremely restrictive and unfair in that the transitional provision will only take into account the resupply services provided by a carrier during the year immediately prior to the coming into force of the act.

The result of this wording is that the long history of ATL's services in the north and the very substantial investments ATL has made in the north will not be taken into account in circumstances where ATL may not have provided a specific resupply service during the immediately proceeding year, though ATL may have provided such services over a longer period of time.

The recent and substantial downturn in exploration activities for oil and natural gas in the north, and the very serious decline in overall economic activity in the north, has resulted in a significant decline in the cargoes available for transportation by ATL. Thus it is conceivable that ATL will have few, if any, operations to which the one-year transitional or grandfather rights privileges will be applied.

ATL submits that this very restrictive application of grandfather rights privileges will be applied. ATL submits that this very restrictive application of grandfather rights privileges is not in the best interest of the public and will needlessly extend to NTCL a monopolistic service which is no longer necessary in this day and age, and will ignore the lengthy and valuable contributions of ATL to the development of the north.

We submit that it is only fair to ATL and to the residents of the north that the legislation should be redrafted in such a way that ATL will rightfully be able to transport resupply cargoes along the MacKenzie River system and throughout the Canadian western Arctic.

In general terms, ATL wishes the committee to be aware that ATL supports the doctrine of deregulation, particularly with regard to marine transportation operations in Canada's north. We strongly believe the rationale used in first regulating marine transportation activities in the north no longer exists today, with the development of roads, air travel and other methods of transportation.

We therefore question the intent of Bill C-18, which serves to deregulate only the resource industry and national defence marine cargoes, which represent approximately 22% of the cargo available in 1986, while effectively extending the monopoly to NTCL to transport the vast majority of resupply cargoes. We contend that if Bill C-18 is intended to promote competition and benefits for the public, then Part V of Bill C-18 should be modified to eliminate the legislated monopoly of resupply services.

We suggest that one means of accomplishing this end would be to amend the legislation as necessary to recognize ATL's long history of valuable service to the north. In our view this will benefit the public interest, since service to the communities by more than one marine carrier will improve the quality and economics of marine transportation throughout this region. Our written submission to you earlier this month and testimony from numerous parties at the Canadian Transport

[Translation]

services d'approvisionnement offerts par des transporteurs comme l'ATL, il a une portée extrêmement restreinte et injuste car on se limitera aux services offerts pendant l'année précédant l'entrée en vigueur de la loi.

A cause de ce libellé, on fera abstraction des services qu'a offerts pendant longtemps l'ATL dans le Nord et des investissements considérables qu'elle y a faits si elle n'a pas fourni de services d'approvisionnement précis pendant l'année précédente, même si elle l'a fait pendant des années auparavant.

Le ralentissement considérable des activités de prospection du pétrole et du gaz dans le Nord et de toute autre activité économique a entraîné une diminution importante des marchandises qu'aurait pu transporter l'ATL. On peut donc imaginer que l'ATL aura peu d'activités, et même pas du tout, pendant cette année à laquelle s'appliqueront les droits acquis.

L'ATL maintient que cette application restreinte des droits acquis n'est pas dans l'intérêt de la population et offrira à la NTCL un monopole qui n'est plus nécessaire à notre époque tout en faisant abstraction des importantes et nombreuses contributions de l'ATL au développement du Nord.

Il n'est que juste envers l'ATL et les résidents du Nord que le projet de loi soit remanié de sorte que l'ATL puisse, à juste titre, transporter des marchandises d'approvisionnement le long du fleuve MacKenzie et dans l'ouest de l'Arctique.

De façon générale, l'ATL souhaite informer le Comité qu'elle appuie le principe de la déréglementation, surtout en ce qui a trait au transport maritime dans le Nord canadien. Nous sommes convaincus que la raison pour laquelle les activités du transport maritime avaient été réglementées dans le Nord n'existe plus de nos jours, étant donné le développement des autres moyens de transport.

Nous mettons donc en doute l'intention du projet de loi C-18 qui ne déréglemente que les marchandises destinées à la défense nationale et à l'industrie des ressources naturelles, c'est-à-dire 22 p. 100 des marchandises transportées en 1986, tout en offrant à la NTCL un monopole en ce qui a trait au transport des marchandises d'approvisionnement. Si le projet de loi C-18 vise à promouvoir la concurrence et à donner des avantages à la population, il faut modifier la Partie V du projet de loi C-18 pour supprimer ce monopole des services d'approvisionnement.

Pour ce faire, on pourrait modifier le projet de loi afin de reconnaître la longue histoire des services offerts par l'ATL dans le Nord. A notre avis ce sera un intérêt public car en ayant plus d'un transporteur, les services de transport maritime dans la région seront de meilleure qualité et plus économiques. Cette assertion est confirmée par le mémoire que nous avons fait parvenir ce mois-ci et les témoignages de nombreuses parties lors des audiences qu'a tenues la Commission

[Texte]

Commission hearings, which were held in the north approximately one and a half years ago, presented further evidence which supports this contention.

In summary, ATL respectfully requests that the Standing Committee on Transport take into account ATL's long history of operation in Canada's north and the intended purpose of Bill C-18: to fairly promote deregulation and the interests of the public in allowing the selection of alternative marine transportation services. We suggest this be done by requiring Bill C-18 to be redrafted in such a way that there will be no doubt ATL will be entitled to provide competitive resupply water transport services throughout the MacKenzie River system and the Canadian western arctic. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, thank you very much.

I appreciate the presentation. I wonder why Part V of Bill C-18 has been written the way it has been written. Do you have any explanation to give to us? It seems to me it is absolutely contrary to the well known and well publicized intention of the government. Why would they try to deregulate in all the sections of the bill except this one? What is the problem?

Mr. Mattson: That is our question as well, of course, and why we are extremely concerned, in that deregulation applies to everything except the northern communities. Some of the responses we have received are that it is an essential service, and therefore should be controlled in a monopolistic way, if I can say that.

Mr. Ouellet: Well, are you not giving this essential service, too?

Mr. Mattson: Yes, we are.

• 1630

Mr. Ouellet: You have been giving it for how many years?

Mr. Mattson: We have been operating in the north for 20 years. But our licence entails us only to carry cargoes in support of exploration and exploitation and for special construction projects and this sort of thing. We are also able to resupply bulk cargoes in the Arctic, bulk cargoes being fuel and this sort of thing. We are not allowed to carry cargoes for resupply and have never been allowed to carry cargoes for resupply on the Mackenzie River.

Mr. Ouellet: Do you consider yourself fit, able and willing to do this service?

Mr. Mattson: Absolutely. We have been making application to do this since we commenced operations in the north.

Mr. Ouellet: Have you had discussions with officials of the department in regard to what you consider unfair treatment?

Mr. Mattson: Only by way of what we have submitted here.

[Traduction]

canadienne de transport dans le Nord il y a environ un an et demi.

En résumé, l'ATL demande respectueusement que le Comité permanent des transports tienne compte des activités qu'elle mène depuis longtemps dans le Nord canadien et de l'objectif supposé du projet de loi C-18: promouvoir une déréglementation juste dans l'intérêt du public en autorisant le choix parmi différents services de transport maritime. Pour ce faire, il faut que le projet de loi C-18 soit modifié afin qu'il n'y ait aucun doute que l'ATL sera autorisé à offrir des services d'approvisionnement compétitifs sur le fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous sais gré de votre exposé. Je me demande pourquoi la Partie V du projet de loi C-18 a été rédigée telle quelle. Avez-vous une explication à nous fournir? Il me semble que cela va à l'encontre de l'intention bien connue du gouvernement. Pourquoi voudrait-il déréglementer dans tous les autres articles du projet de loi sauf celui-ci? Quel est le problème?

M. Mattson: C'est la question que nous nous posons également, bien entendu, et c'est pourquoi nous sommes préoccupés du fait que la déréglementation s'applique à tout sauf aux activités du Nord. On nous a répondu qu'il s'agissait d'un service essentiel, et qu'il doit donc faire l'objet d'un monopole, si vous me permettez l'expression.

M. Ouellet: Ne fournissez-vous pas également ce service essentiel?

M. Mattson: En effet.

M. Ouellet: Depuis combien d'années?

M. Mattson: Nous exploitons notre entreprise dans le Nord depuis 20 ans. Toutefois, notre licence ne nous permet que de transporter des marchandises destinées à la prospection et à l'exploitation et pour des projets de construction spéciaux, etc. Nous avons pu également offrir des services d'approvisionnement en marchandises en vrac dans l'Arctique, ces marchandises étant du carburant, etc. Nous ne sommes pas autorisés, et n'avons jamais été autorisés, à transporter des marchandises d'approvisionnement sur le fleuve Mackenzie.

M. Ouellet: Vous jugez-vous prêts, aptes et disposés à offrir ce service?

M. Mattson: Absolument. Nous en faisons la demande depuis que nous opérons dans le Nord.

M. Ouellet: Avez-vous eu des entretiens avec des fonctionnaires du Ministère à l'égard de ce que vous considérez comme un traitement injuste?

M. Mattson: Seulement sous forme de ce que nous déposons ici.

[Text]

Mr. Ouellet: You have not been able to speak with the Minister or with officials of the department to try to get a verbal, face-to-face explanation of these clauses of the legislation?

Mr. Mattson: No, we have not.

Mr. Ouellet: Have you tried?

Mr. Mattson: No, we have not.

Mr. Ouellet: I see. Were you not aware of these clauses before they appeared in the bill?

Mr. Mattson: Yes. I think we have been aware of this since the first draft of the bill came out. We felt that the proper forum for discussing this was the forum we have now.

Mr. Ouellet: You were first appraised of it at the time of the tabling of the bill, the first legislation.

Mr. Mattson: Yes.

Mr. Ouellet: I see. So although there have been extensive consultations in the preparation of this legislation, you have never been part of this consultation process.

Mr. Mattson: No, we have not.

Mr. Ouellet: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Mattson, thank you for your presentation. I have a couple of questions, partially for my own edification and partially to try to figure out what we can do with regard to your concern.

I take it your competitor is the one for which the Parliament of Canada authorized the sale not so long ago.

Mr. Mattson: Yes, it has been privatized.

Mr. Angus: I do not like to use the word; this is why I phrased it the way I did.

The material in your larger brief quotes the Water Transport Committee considerations of the matter. But those hearings were a year and a half ago. Perhaps this question is not appropriate for you to answer, but let me pose it anyway. Do the same attitudes still apply now that the other company is owned privately with, I gather, some specific involvement of residents of the area? Is there still the same feeling of the need for competition?

Mr. Mattson: I do not see why it would change. Yes, there is, in our opinion, a need for competition. We have a considerable investment in the north in terms of equipment and support infrastructure, and we would like to fully deploy the equipment.

Mr. Angus: But in terms of the people who you quote, including Peter Fraser of the Shihta Regional Council, do you have any recent documentation from those people or people in similar positions, given the new circumstances?

Mr. Mattson: I do not have documentation, but I have verbal questions. On a continuing basis, are we going to be

[Translation]

M. Ouellet: Vous n'avez pas pu parler au Ministre ou aux fonctionnaires de son Ministère afin d'obtenir une explication verbale de ces articles du projet de loi?

M. Mattson: Non.

M. Ouellet: Avez-vous essayé?

M. Mattson: Non.

M. Ouellet: Je vois. N'étiez-vous pas au courant de ces articles avant qu'ils ne paraissent dans le projet de loi?

M. Mattson: Oui. Nous sommes au courant depuis la première version du projet de loi. Nous avons jugé que le meilleur endroit où en discuter était celui où nous nous trouvons maintenant.

M. Ouellet: Vous avez été mis au courant pour la première fois au moment du dépôt du premier projet de loi.

M. Mattson: Oui.

M. Ouellet: Je vois. Par conséquent, bien qu'il y ait eu de nombreuses consultations pour la préparation de ce projet de loi, vous n'avez jamais fait partie du processus de consultation.

M. Mattson: Non.

M. Ouellet: Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Mattson, je vous remercie de votre exposé. J'ai quelques questions à poser, en partie pour ma propre gouverne et aussi pour voir comment nous pourrions dissiper vos préoccupations.

Je suppose que votre concurrent est celui dont le Parlement du Canada a autorisé la vente il n'y a pas si longtemps.

M. Mattson: Oui, il a été privatisé.

M. Angus: Je n'aime pas utiliser le terme, c'est pourquoi j'ai formulé ma question de cette façon.

Dans votre mémoire officiel, vous vous reportez aux délibérations du Comité du transport maritime sur la question. Mais ces audiences ont eu lieu il y a un an et demi. Cette question n'est peut-être pas appropriée, mais je la pose quand même. Ces attitudes existent-elles toujours maintenant que cette autre société est la propriété d'intérêts privés, dont certains résidents de la région, je suppose? Estime-t-on quand même qu'il faut favoriser la concurrence?

M. Mattson: Je ne vois pas pourquoi cela changerait. A notre avis, il faut que la concurrence existe. Nous avons beaucoup investi dans l'équipement et l'infrastructure dans le Nord et nous voudrions en tirer parti au maximum.

M. Angus: Mais pour ce qui est des gens que vous citez, comme Peter Fraser du Conseil régional de Shihta, disposez-vous d'interventions récentes de ces personnes ou d'autres personnes occupant des postes semblables depuis le changement de circonstances?

M. Mattson: Je n'ai pas d'interventions officielles, mais je leur ai posé la question. Serons-nous capables d'offrir le service

[Texte]

able to provide a service? Would you support us in the event that we require your support? The answers have always been positive that they would do so. Yes, there are a number of people out there who would like to see it.

Mr. Angus: On page 2 of your March 24 brief, you say that the transportation of so-called community resupply cargo is, with significant exceptions, basically restricted to NTCL. Can you explain what you mean by that? Are you talking about if this bill goes through, it will be restricted to NCTL? Or the reality is, today it is?

• 1635

Mr. Mattson: It is today and it will be under the proposed legislation.

Mr. Angus: What is the historical reasoning for that monopoly, if you like, or almost monopoly?

Mr. Mattson: I can only suggest that it was considered an essential service. The regulation started in late 1930 and it had to do with the transportation of uranium from Great Bear Lake. This was the beginning of regulation, and it just continued beyond that.

Mr. Angus: So you are saying that by regulation since 1930, the cargo has basically been restricted to NTCL.

Mr. Mattson: No, there were two other companies operating on the river during those years. One was the Hudson's Bay Company, who of course used to resupply their own stores and it was over time purchased by the Northern Transportation Company. The licence they had of course went along with it. Then another company, by the name of Yellowknife Transportation Limited, was licensed to carry cargoes in support of communities, and they were purchased by the Northern Transportation Company as well.

Mr. Angus: So it is not a government . . . or is it a government-imposed monopoly?

Mr. Mattson: I would say it is, yes.

Mr. Angus: Have you ever applied through the CTC, the Water Transport Committee, to get your slice of the action?

Mr. Mattson: Yes.

Mr. Angus: And they clearly said no?

Mr. Mattson: Yes.

Mr. Angus: On what basis?

Mr. Mattson: That there was not a specific need; there was an overcapacity in equipment and until the capacity is used up, there is not a requirement to license another carrier.

Mr. Angus: So they applied the public community necessity test—

Mr. Mattson: Exactly.

Mr. Angus: —and found that in effect, it would be a destabilizing influence if another carrier was allowed in.

[Traduction]

de façon permanente? Nous appuyerons-vous si nous avons besoin de votre appui? Leurs réponses ont toujours été positives. En effet, un certain nombre de ces personnes voudrait que la concurrence existe.

M. Angus: A la page 2 de votre mémoire du 24 mars, vous dites que le transport de ce qu'on appelle les marchandises d'approvisionnement des collectivités est limité à la NTCL, avec quelques exceptions importantes. Que voulez-vous dire par là? Parlez-vous de la situation après l'adoption du projet de loi? Ou est-il déjà limité?

M. Mattson: Il l'est déjà et le sera encore en vertu du projet de loi.

M. Angus: Pour quelle raison a-t-on créé ce monopole ou quasi-monopole au départ?

M. Mattson: Je suppose que l'on jugeait qu'il s'agissait d'un service essentiel. La réglementation date de la fin de 1930 et visait le transport de l'uranium de *Great Bear Lake*. C'est ainsi qu'elle a commencé, et elle a simplement été maintenue depuis lors.

M. Angus: Vous dites donc que le transport de ces marchandises a été limité à la NTCL par règlement depuis 1930.

M. Mattson: Non, deux autres sociétés offraient des services de transport sur le fleuve à cette époque. L'une était la compagnie de la Baie d'Hudson qui devait évidemment approvisionner ses propres magasins et qui a finalement été achetée par la *Northern Transportation Company*. Évidemment, la licence a été transférée en même temps. L'autre société, la *Yellowknife Transportation Limited*, avait été autorisée à transporter des marchandises d'approvisionnement aux collectivités, et elle a également été achetée par la *Northern Transportation Company*.

M. Angus: Est-ce vraiment un monopole imposé par le gouvernement alors?

M. Mattson: Je répondrais par l'affirmative.

M. Angus: Avez-vous déjà présenté une demande au Comité du transport maritime de la CCT pour obtenir votre part du gâteau?

M. Mattson: Oui.

M. Angus: Et il a clairement rejeté votre demande?

M. Mattson: Oui.

M. Angus: Pour quelle raison?

M. Mattson: Parce qu'il n'existait pas de besoin précis. L'équipement n'était pas utilisé à pleine capacité et par conséquent il n'était pas nécessaire d'accorder une licence à un autre transporteur.

M. Angus: Ils ont donc appliqué le critère de la nécessité publique . . .

M. Mattson: Exactement.

M. Angus: . . . et décidé que l'entrée d'un autre transporteur aurait un effet de destabilisation.

[Text]

Mr. Mattson: Yes.

Mr. Angus: Secondly, you talk about the one year as the grandfather clause. Do you have a suggested length of time that would make sense? Are you talking about two years, four years, ten years that would take the intent of the clause, which is to guarantee that those who have done or provided the service shall continue to provide it?

Mr. Mattson: Yes, I think we would suggest ten years, with a minimum being five.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. I see no further questioners. Mr. Mattson, we thank you for your brief and you can be sure it is part of the record and the committee as well as the other people will be looking at it very seriously.

Mr. Taylor: Would you mind sending us the exact wording you would like to have on this new clause.

Mr. Mattson: The suggested amendment.

Mr. Taylor: You have agreed already?

Mr. Mattson: I can send you wording, yes. I sure can.

The Vice-Chairman: That would be fine. Thank you very much, Mr. Mattson.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, I have provided the clerk with a copy of this report called "Effects of Deregulation on Motor Carriers" by Mr. Glasowsky from the ENO Foundation of Connecticut, which I would suggest be part of the record or that at least other members of the committee be circulated with a copy. And to make some of my colleagues feel better, I understand the ENO Foundation is a very conservative group.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. The committee is starting to have doubts about you since you crawled in with the sleeping cars in the CP, perhaps. But I would ask the clerk to distribute copies of the report for the information of all members. Thank you, Mr. Benjamin.

• 1640

We will go ahead with the Labour Council of Metropolitan Toronto, and then we will have the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. Please proceed.

Ms Sharon Clarke (Representative, Labour Council of Metropolitan Toronto): I am an employee at Canadian Pacific Airlines, which as of today has a new name, Canadian Airlines International Limited. So I am not too sure who I work for at the moment.

First of all, what I would like to do is give you a brief overview of our concerns. As well, I will tell you what our labour council does, and then we would like to talk in more detail about our concerns as well.

Given Toronto's position as a major centre for all modes of transportation, the Labour Council of Metropolitan Toronto has three major concerns with this proposed legislation. One is

[Translation]

M. Mattson: Oui.

M. Angus: Deuxièmement, vous avez dit que la clause des droits acquis ne visait qu'une année. Avez-vous une période de temps appropriée à proposer? Croyez-vous que l'on devrait garantir ce service à ceux qui l'ont offert pendant deux ans, quatre ans, ou dix ans?

M. Mattson: Je crois que nous proposerions dix ans, et un minimum de cinq.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Je ne vois pas d'autres intervenants. Monsieur Mattson, nous vous remercions de votre mémoire et vous pouvez être assuré que le Comité et toutes les personnes intéressées l'examineront attentivement.

M. Taylor: Auriez-vous l'obligeance de nous envoyer le libellé exact que vous aimeriez proposer pour cet article.

M. Mattson: L'amendement que nous proposons.

M. Taylor: Vous avez déjà accepté?

M. Mattson: Je puis vous envoyer un libellé, certes.

Le vice-président: Très bien. Merci beaucoup, monsieur Mattson.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. J'ai remis au greffier un exemplaire du rapport intitulé *Effects of Deregulation on Motor Carriers* de M. Glasowsky de la *ENO Foundation of Connecticut*. Je propose qu'il soit annexé au compte rendu ou qu'au moins les autres membres du Comité en reçoivent un exemplaire. Pour rassurer certains de mes collègues, je vous signale que la *ENO Foundation* est un groupe très conservateur.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Le Comité commence à avoir des doutes sur vous depuis l'affaire des wagons-lits du CP, peut-être. Mais je demanderais au greffier de distribuer des exemplaires de ce rapport pour la gouverne de tous les membres du Comité. Merci, monsieur Benjamin.

Nous allons donner la parole au *Labour Council of Metropolitan Toronto*, puis nous entendrons la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. Vous avez la parole.

Mme Sharon Clarke (représentante, Labour Council of Metropolitan Toronto): Je suis employée de *Canadian Pacific Airlines* qui depuis aujourd'hui porte un nouveau nom, *Canadian Airlines International Limited*, de sorte que je ne sais trop par qui je suis actuellement employée.

Je voudrais tout d'abord vous exposer brièvement nos préoccupations. Je vous dirai également quel est le rôle de notre Conseil et nous voudrions ensuite approfondir certaines des questions qui nous tiennent à coeur.

Compte tenu du rôle de plaque tournante de Toronto, le *Labour Council of Metropolitan Toronto* voit dans l'actuel projet de loi trois causes principales d'inquiétude. L'une est le

[Texte]

the relaxation of entry standards and a lack of detailed and adequate inspection procedures, which we believe will result in increased safety risks. The specific concerns for Metro Toronto relate first to the volume of hazardous goods that would be moved through the region on a daily basis. We are also concerned about the increase in traffic that will initially occur, particularly in the airline and trucking industry, as Toronto becomes more of a hub in these systems.

Our second concern is the complete lack of provisions for job security protection, given the job dislocation, job loss, and changes to working conditions that will inevitably occur.

Thirdly, the degree to which regulation is being lessened will reduce rather than increase competition and thus lead to price fixing and a loss of adequate service.

The Labour Council of Metropolitan Toronto is comprised of more than 400 union locals in Toronto, representing 180,000 working people in our city. At the Labour Council of Metro Toronto we are involved. We are a part of our community. We are working for a better Toronto by being active in municipal issues. We have developed positions on taxes, transportation, housing, economic development, education, and more. We are also involved in provincial and federal issues that affect our city.

A major area of concern for our labour council is the deregulation of the transportation sector and the impact that this will have on the city of Toronto.

Ms Shannon Hall (Representative, Labour Council of Metropolitan Toronto): I work for Pacific Western Airlines, now known as Canadian Airlines International. I hope I have that right.

The focus for much of the concern with the legislation has been on the loss of service to smaller and isolated communities. However, this policy will also have a detrimental effect on major transportation centres such as Metro Toronto.

• 1645

Our first concern is that increased safety risks will result due to the relaxation of entry standards and the lack of detailed and adequate inspection procedures. As was stated by the Metro Toronto Residents' Action Committee, M-TRAC, in its submission to the House of Commons Standing Committee on Transport in November 1985, one of the blank spaces in the *Freedom to Move* document was details on public safety.

Nine years after transportation deregulation in the United States, there has been a marked decrease in public safety. U.S. highway accidents are rising as equipment is kept on the road longer, maintained less, and drivers work longer hours and carry heavier loads. In 1985 the U.S. Federal Aviation Administration reported a record number of near collisions.

[Traduction]

relâchement des normes de pénétration et le fait que les procédures d'inspection ne sont pas suffisamment précises, ce qui augmentera, à notre avis, les risques de sécurité. Dans la métropole de Toronto, un énorme volume de marchandises dangereuses doit être quotidiennement transporté. Nous nous préoccupons également de l'augmentation de la circulation qui se produira au début, en particulier pour les lignes aériennes et pour le camionnage, au fur et à mesure que Toronto gagnera en importance comme plaque tournante.

Nous déplorons également l'absence complète de dispositions pour la protection de la sécurité au travail, compte tenu de la relocalisation des employés, de la disparition de certains emplois et des modifications des conditions de travail qui s'ensuivront inévitablement.

En troisième lieu, l'allègement de la réglementation diminuera plutôt qu'il n'augmentera la concurrence, aboutira donc à la fixation des prix et à une dégradation des services.

Le *Labour Council of Metropolitan Toronto* comprend plus de 400 sections syndicales locales à Toronto, qui représentent 180,000 travailleurs de la métropole. Nous participons activement à notre Conseil, nous faisons partie de notre collectivité, nous oeuvrons pour améliorer les conditions de vie à Toronto en prenant activement part aux débats sur les questions qui intéressent la municipalité. Nous avons adopté une position sur les impôts, les transports, le logement, l'expansion économique, l'éducation et bien d'autres choses encore. Nous nous intéressons également aux questions provinciales et fédérales qui concernent notre ville.

Notre Conseil s'intéresse vivement à la déréglementation du secteur des transports et aux incidences que celle-ci aura sur la ville de Toronto.

Mme Shannon Hall (représentante, Labour Council of Metropolitan Toronto): Je suis employée par *Pacific Western Airlines*, qui est devenue *Canadian Airlines International*. J'espère que j'ai ce droit.

Ce qui nous inquiète dans l'actuel projet de loi, c'est que les petites collectivités isolées vont voir diminuer leurs services. Cette politique nuira également aux grands centres de transport comme la métropole de Toronto.

Nous craignons par-dessus tout que le relâchement des normes de pénétration et l'imprécision des procédures d'inspection n'entraînent une augmentation des risques pour la sécurité. Dans le mémoire déposé en novembre 1985 au Comité permanent des transports de la Chambre des communes, M-TRAC, le *Metro Toronto Residents' Action Committee*, a fait remarquer que l'absence de précisions sur la sécurité du public constitue l'une des lacunes du document *Aller sans entraves*.

On peut constater, neuf ans après la déréglementation des transports aux États-Unis, une diminution prononcée de la sécurité publique. Les accidents routiers ont augmenté aux États-Unis, car le parc automobile est maintenu plus longtemps sur les routes, et moins bien entretenu et les chauffeurs travaillent plus longtemps et transportent des charges plus

[Text]

The 777 incidents represented a 32% increase over those reported a year earlier. The numbers have steadily increased over the past five years, with 305 reported in the first five months of 1986. Another reason for concern in the U.S. has been the dramatic decline in the number of FAA inspectors, which has accompanied the deregulation process. In 1979 there were 2,000 inspectors monitoring 237 air carriers; in 1984 there were 1,300 inspectors for 407 carriers.

For the city of Toronto, particular concern over the safety element exists for two reasons:

1. The transportation of dangerous goods. This issue is of major concern for populated areas such as Toronto, where huge amounts of dangerous chemicals and other products are moved through the region on a daily basis by rail, truck and air. The potential for disaster was certainly realized with the Mississauga derailment and chlorine scare, which forced the evacuation of some 225,000 people for six days. It was certainly this incident that was the impetus for M-TRAC's submission to the federal government, which stated that any reform of the transportation sector must spell out that safety must have the highest priority and expressed the need for an investigative body responsible directly to Parliament. Their statement on the actions of the railway after the Mississauga derailment demonstrates very clearly that in this area we cannot rely on voluntary compliance:

It is a bitter commentary on the railway's adherence to the doctrine of safety that for a year after the Mississauga derailment, indeed for more than a year, the railway involved did not install hot box detectors all through that sensitive high density area until finally ordered to do so by the Canadian Transport Commission in the course of an investigation and public hearing.

2. The high volume of traffic. Under deregulation the volume of traffic of all modes of transport is likely to become even greater in the Metro Toronto area. For example, in the airline industry as the major carriers develop their hub-and-spoke systems, there will be increased traffic of all types of aircraft: more jets flying to major cities, greater use of propeller craft and helicopters to serve small centres. This increased traffic at peak times will undoubtedly occur at both the International and Toronto Island Airports. An increase in volume in any of the sectors, particularly given the cost-cutting environment that now exists, suggests the need for a tightening, not a loosening, of safety regulations.

Our second concern is that deregulation will result in job losses and a deterioration of working conditions and labour-management relations. The legislation makes absolutely no provision for job security protection.

[Translation]

lourdes. En 1985, la *Federal Aviation Administration* des États-Unis a signalé un nombre record de quasi-collisions. Les 777 incidents recensés représentaient une augmentation de 32 p. 100 par rapport à ceux recensés l'année précédente. Les chiffres ont marqué une ascension constante au cours des cinq dernières années, 305 étant recensés dans les cinq premiers mois de 1986. On a également lieu de s'inquiéter aux États-Unis de la sévère diminution du nombre des inspecteurs de la FAA, qui est parallèle au processus de déréglementation. En 1979, on comptait 2,000 inspecteurs pour 237 aéronefs, alors qu'en 1984, il y avait 1,300 inspecteurs pour 407 aéronefs.

L'inquiétude pour la sécurité se fonde sur deux raisons:

1. Le transport de marchandises dangereuses. C'est une question brûlante pour une région aussi peuplée que celle de Toronto, où d'énormes quantités de produits chimiques et autres produits dangereux sont transportés quotidiennement par route, rail et air. Le déraillement de Mississauga et la panique causée par le déversement de chlore, qui ont causé l'évacuation d'environ 225,000 personnes pendant six jours, ont certainement sensibilisé les esprits à l'éventualité d'un sinistre. C'est cet incident qui a certainement été à l'origine du mémoire adressé par M-TRAC au gouvernement fédéral, dans lequel il était dit que toute réforme du secteur des transports devait donner la priorité absolue à la sécurité et dans lequel on réclamait la constitution d'un organisme d'enquête, responsable directement devant le Parlement. Ce mémoire montre clairement, d'après les mesures prises par les chemins de fer après le déraillement de Mississauga, que dans ce domaine, on ne saurait se fier à l'acceptation volontaire des règles:

Il est amer de constater, en ce qui concerne l'attachement que professent les chemins de fer à la doctrine de sécurité, que pendant un an et davantage après le déraillement de Mississauga, la compagnie ferroviaire en question n'a pas installé de détecteurs de surchauffe dans toute cette région à haute densité, où le danger est si grand, jusqu'à ce que la Commission canadienne des transports ait fini par le lui ordonner au cours d'une audience publique d'enquête.

2. Volume élevé de trafic. Avec la déréglementation, on peut prévoir une augmentation du volume de trafic par tous les moyens de transport dans la région métropolitaine de Toronto. C'est ainsi qu'avec le développement par les principaux transporteurs aériens de leurs systèmes de dessertes radiales, il y aura une augmentation du trafic de toutes les catégories d'avion: plus d'avions à réaction à destination des grandes villes, une plus grande utilisation d'avions à hélices et d'hélicoptères pour desservir les petites agglomérations. Il y aura certainement aux heures de pointe une augmentation de trafic aux deux aéroports, l'aéroport international et celui de Toronto Island. Une augmentation du volume du trafic, en particulier compte tenu de la tendance actuelle de réduire les coûts, devrait avoir pour effet de renforcer et non de relâcher les règles de sécurité.

Nous craignons également que la déréglementation n'amène une réduction des emplois et une détérioration des conditions de travail et des relations entre le patronat et les travailleurs.

[Texte]

Again, and appropriately, we may turn to the U.S. for evidence of what deregulation will mean for workers in Metro Toronto's transportation sector. Deregulation in the U.S. caused widespread job loss. Since 1980 these job losses have included 40,000 workers in the airline industry; 150,000 in rail; and up to 300,000, or one-third of the work force, in trucking. In addition, workers in all sectors faced, and are still facing, wage cuts and the loss of benefits and working conditions.

Evidence from the Canadian airline industry suggests the Canadian transportation sector will face similar losses.

• 1650

In 1985 the spectre of deregulation saw strikes at Air Canada, CP Air, PWA and Eastern Provincial as airlines insisted upon wages freezes, lower wages for new hires, loosening of work rules and demands for greatly increased use of part-time employees. As well it is certainly anticipated that the recent series of mergers will result in both job loss and job dislocation.

Studies conducted for the Ontario Trucking Association have estimated that if the borders were open to U.S. carriers, as the Canadian industry very much fears, there could be a loss of 11,000 jobs in Ontario. This threat is very real when you consider the fact that each of the six largest American trucking giants hauls more freight individually in a year than Canada's entire industry.

Industry officials, such as Pat McGuire of Inter-City Truck Lines of Toronto and John Kennedy of Kingsway Transport of Rexdale, have warned that new rules designed to create more competition and better rates for shippers will lead to U.S. domination of the market.

Similar job cuts are anticipated in the rail industry. In 1986 CN Rail announced that increasing competition will force it to axe 14,000 jobs by 1990, a cut of 23% from its work force of 61,124. CP Rail also stated that major job losses will occur, but declined to estimate how many of its present 24,000 jobs may be lost.

Competition will be reduced rather than increased and will thus lead to pricing fixing and a loss of adequate services.

Recent events in the United States and in the Canadian airline industry, where regulation has been lessened since 1984, strongly support this theory. The early years of deregulation in United States saw proliferation of new air carriers

[Traduction]

La loi ne contient aucune disposition pour assurer la protection de la sécurité des emplois.

Là encore, la situation aux États-Unis peut nous renseigner sur ce que la déréglementation signifiera pour les travailleurs du secteur des transports dans la métropole de Toronto. La déréglementation aux États-Unis a entraîné une considérable disparition des emplois qui, depuis 1980, a touché 40,000 travailleurs du secteur du transport aérien, 150,000 dans le secteur du transport ferroviaire et jusqu'à 300,000, soit un tiers de la main-d'œuvre, dans le camionnage. Par ailleurs, les travailleurs de tous les secteurs ont subi et subissent encore des réductions de salaire, la perte des avantages sociaux et une détérioration des conditions de travail.

Tous les témoignages du secteur canadien des transports aériens donnent à penser que celui-ci subira des pertes du même ordre.

En 1985, devant la menace de la déréglementation, des grèves ont été organisées à Air Canada, CP Air, PWA et *Eastern Provincial*, le personnel de ces compagnies réclamant le gel des salaires, l'abaissement des salaires pour le personnel nouvellement embauché, la relaxation des règles de travail et une plus grande utilisation d'employés à temps partiel. La récente série de fusions aura certainement pour effet de faire perdre des emplois et d'entraîner également une perturbation de ceux-ci.

D'après des études effectuées par la *Ontario Trucking Association*, si les craintes du secteur canadien se concrétisent et si les frontières sont ouvertes aux transporteurs américains, le résultat pourrait être une perte de 11,000 emplois pour l'Ontario. C'est une menace très réelle compte tenu du fait que chacune des six principales entreprises américaines de camionnage transporte chacune par année plus de fret que toutes les sociétés canadiennes de camionnage réunies.

Après une mise en garde des représentants de ce secteur, entre autres Pat McGuire de *Inter-City Truck Lines* de Toronto et John Kennedy de *Kingsway Transport* de Rexdale, les nouvelles règles visant à augmenter la concurrence et améliorer les tarifs aboutiront à la domination du marché par les États-Unis.

On prévoit des réductions d'emplois du même ordre dans le secteur des transports ferroviaires. En 1986, CN Rail a annoncé qu'une concurrence accrue l'obligera à supprimer 14,000 emplois d'ici 1990, soit une réduction de 23 p. 100 de ses effectifs de 61,124 personnes. CP Rail a également averti qu'elle allait devoir trancher dans le vif des emplois, mais a refusé de préciser combien de ses 24,000 emplois actuels disparaîtraient.

Mais la concurrence devrait diminuer plutôt qu'augmenter et aboutirait donc à la fixation des prix et à une diminution des services.

Le récent déroulement des événements aux États-Unis et dans le secteur canadien des transports aériens, où la réglementation a été allégée depuis 1984, vient conforter cette théorie. Dans les premières années de la déréglementation, on

[Text]

entering the market. However, a series of mergers in 1986 has resulted in greater industry concentration, with the top six airlines now controlling an unprecedented 84% of the market.

In the rail industry in the U.S., mergers have reduced the ranks of the large freight carriers from 13 in 1978 to 6 huge systems—3 in the west and 3 in the east—which carry 86% of the rail freight and earn 93% of the profits. This trend is also taking place in the U.S. trucking industry. The top 10 long-haul companies now account for nearly 60% of shipments and 90% of the profits.

In Canada it would appear that the established airlines have learned from the U.S. experience. In the early years of deregulation, the U.S. saw proliferation of new carriers entering the market and the growth of many regional carriers.

The promises of cheaper air fares brought about by a duplication of this scenario in Canada have little chance of being fulfilled. Since the gradual introduction of deregulation in 1984, the Canadian airline industry has become more rather than less concentrated. In less than three years, the number of independent Level I carriers has declined from 7 to 3: Air Canada, PWA-CP Air, and Wardair, which is primarily a charter airline.

In addition, the major independent Level II carriers have all but disappeared. Air Canada or PWA-CP Air now control or have an interest in the vast majority of such carriers. An example is Air Canada's purchase of a 75% share in Austin Airways and Air Ontario.

Early indications suggest that the same scenario will occur in the other Canadian sectors. Therefore deregulation will create a very volatile, unstable industry in the short term and a more concentrated, non-competitive environment in the long term.

It is our concern that the legislation before the House of Commons will lower the level of safety in our communities, increase unemployment in Canada and decrease service. These are matters of concern to the citizens of Toronto. We believe the federal government must withdraw Bill C-18 and Bill C-19 and undertake a thorough, independent study of the effects of deregulation on safety and job loss.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Ms Hall and Ms Clarke. We will proceed directly to questioning. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank the Labour Council of Metropolitan Toronto for coming here. I think it is sad this committee was unable to have hearings in Toronto. Certainly some members of our committee would have liked to have been able to be there, but it is useful that you have come to us. We were unable to go to you.

[Translation]

a assisté aux États-Unis à une prolifération de nouveaux venus sur le marché des transports aériens. Mais en 1986, une série de fusions a amené une concentration dans ce secteur, les six principales compagnies aériennes accaparant maintenant 84 p. 100 du marché, soit un pourcentage record.

Dans l'industrie ferroviaire des États-Unis, des fusions ont fait passer le nombre de grands transporteurs de fret de 13, en 1978, à 6 géants—3 dans l'Ouest et 3 dans l'Est—qui transportent 86 p. 100 des marchandises par rail et gagnent 93 p. 100 des bénéfices. La même tendance se retrouve dans le secteur américain du camionnage: les 10 principales entreprises de transport sur longues distances transportent près de 60 p. 100 des marchandises et réalisent 90 p. 100 des bénéfices.

Les compagnies aériennes canadiennes ont tiré leur leçon de l'expérience américaine, semblerait-il. Dans les premières années de la déréglementation, on a vu aux États-Unis la prolifération de nouveaux transporteurs et l'expansion d'un grand nombre de transporteurs régionaux.

Si ce scénario se répète au Canada, la promesse d'une baisse des tarifs aériens n'a que peu de chances de se réaliser. Depuis l'introduction progressive de la déréglementation en 1984, la concentration des compagnies aériennes canadiennes, loin de diminuer, a plutôt eu tendance à augmenter. En moins de trois ans, le nombre de transporteurs indépendants de catégorie I est passé de sept à trois: Air Canada, PWA-CP Air et Wardair, qui est surtout une compagnie aérienne d'affrètement.

En outre, les principaux transporteurs indépendants de catégorie II ont quasiment disparu. Air Canada ou PWA-CP Air ont à présent une participation majoritaire ou autre dans la grande majorité de ces transporteurs. C'est ainsi qu'Air Canada a acquis 75 p. 100 des parts de *Austin Airways* et de *Air Ontario*.

Tout donne à penser que la même chose se produira dans les autres secteurs canadiens. La déréglementation amènera donc, à court terme, une grande instabilité dans ce secteur et à long terme, une plus grande concentration et un climat qui sera donc défavorable à la concurrence.

Nous craignons que le projet de loi dont est saisie la Chambre des communes n'abaisse le niveau de sécurité de nos collectivités, n'augmente le chômage au Canada et ne diminue les services. Ce sont des questions que les citoyens de Toronto prennent à coeur. Nous pensons que le gouvernement fédéral devrait retirer les projets de loi C-18 et C-19 et entreprendre une étude indépendante et approfondie des effets de la déréglementation sur la sécurité et la perte des emplois.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, mesdames Hall et Clarke. Nous allons maintenant passer directement aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier le *Labour Council of Metropolitan Toronto* d'avoir comparu devant nous. Il est regrettable que ce Comité n'ait pu tenir d'audiences à Toronto. Certains d'entre nous auraient aimé y aller, mais étant dans l'impossibilité de le faire, nous sommes heureux que vous ayez pu venir.

[Texte]

• 1655

The presentation you made is something which should give all members of this committee some reason for reflecting on the consequence of this legislation in light of the American experience.

Basically, you have no specific amendment for the bill, except to say the bill should not be read, that the government should go back to the drawing board and redraft legislation which takes the American experience into account.

Has your movement been in touch with your American counterpart about what happened? Is there any plan of action which could be contemplated by your organization to prevent the loss of jobs and the diminution of the safety aspect, particularly in the air industry?

Ms Clarke: I think we both have something to say about that. Firstly, we represent the views of local unions which are affiliated to the Labour Council of Metro Toronto. The position of withdrawal of legislation is the view of our affiliates. However, when we look at it from the perspective of the airline industry, we have learned from our counterparts in the United States that there was tremendous job dislocation because of the many mergers and bankruptcies of airlines in the United States.

Through government legislation, there was a pooling of all employees who lost their jobs and who were given prior hiring rights with any new carriers whenever any new jobs were created in the industry. It made us realize that we have seen the job loss as inevitable. We should be looking at some kind of protection for the many thousands of workers employed in all three sectors in Canada. Something about job security must be taken into account and be made a priority.

At this point, our members have a good quality of life, which we believe will be diminished with new carriers entering the market. Clearly they will be entering the market with part-time jobs and lower salaries. It will diminish the quality of life which our members in these industries have. This is something we would like to ensure does not happen.

Mr. Ouellet: Obviously you do not want this legislation, but if the inevitable happens, is there a possibility we could enshrine some job security and some safeguards in the legislation? Was any such thing done in the U.S.? Are you aware of anything through collective bargaining where this type of pooling has taken place?

Ms Clarke: We are aware of the legislation providing for the pooling of employees who lost their jobs. I am not aware of any collective bargaining contract language which might have been created because of that. I think the industry is still in turmoil in terms of job loss. I think it is something we have to study in Canada. In terms of job loss, we have to learn by the U.S. experience. We should come up with our own system and our own way of protecting jobs in Canada.

[Traduction]

L'exposé que vous nous avez fait devrait donner à tous les membres de ce Comité matière à réflexion sur les conséquences de ce projet de loi à la lumière de l'expérience américaine.

Vous ne nous proposez pas d'amendement spécifique à ce projet de loi, sinon pour dire que le projet de loi ne devrait pas être accepté en troisième lecture, que le gouvernement devrait le remettre sur l'ouvrage et reformuler la loi compte tenu de l'expérience américaine.

Est-ce que votre association a pris contact avec vos homologues américains pour savoir ce qui s'est passé? Est-ce que votre organisation envisage un plan d'action pour enrayer la perte des emplois et la diminution de la sécurité, en particulier pour les transporteurs aériens?

Mme Clarke: Je crois que nous aimerions toutes deux répondre à cette question. Nous représentons en effet les sections locales syndicales affiliées au *Council of Metro Toronto*. Ce sont les syndicats affiliés qui proposent le retrait du projet de loi, mais si nous examinons la question du point de vue du secteur des transports aériens, nos homologues des États-Unis nous ont informés que les nombreuses fusions et faillites des compagnies aériennes américaines avaient entraîné une profonde perturbation dans les emplois.

Le gouvernement a légiféré pour que tous les employés mis à pied aient droit de priorité à l'embauche pour tous les nouveaux emplois créés dans ce secteur par de nouveaux transporteurs. Nous nous sommes ainsi rendu compte que la perte d'emplois était inévitable et que nous devrions réclamer des mesures de protection pour les milliers de travailleurs employés dans les trois secteurs canadiens des transports. La sécurité de l'emploi ne devrait pas être ignorée, mais devrait constituer une priorité.

Nos membres bénéficient actuellement de conditions de vie satisfaisantes qui seraient compromises si de nouveaux transporteurs arrivaient sur le marché. Or des transporteurs qui voudront s'imposer sur le marché offriront des emplois à temps partiel et des salaires inférieurs, et les conditions de vie de nos membres en souffriront. C'est une situation que nous voudrions éviter.

M. Ouellet: Vous êtes, de toute évidence, opposés à cette loi, mais si l'inévitable se produit, nous est-il possible de prévoir, dans la loi, des sauvegardes en matière de sécurité d'emploi? Cela s'est-il vu aux États-Unis? Êtes-vous au courant de cas où la négociation collective a abouti à ce genre de regroupement des intérêts des personnes mises à pied?

Mme Clarke: Nous savons que la loi assure le regroupement des employés qui ont été licenciés mais il n'existe pas, à ma connaissance, de contrats collectifs qui aient été négociés à la suite de cela. Le secteur des transports est encore bouleversé par ces pertes d'emplois, et c'est une question que nous devrions étudier au Canada. En matière de pertes d'emplois, nous devrions tirer une leçon de l'expérience américaine et élaborer notre propre système, inventer nos propres mesures de protection des emplois au Canada.

[Text]

Ms Hall: I had the pleasure of flying on several of the American carriers in November. I was speaking with some of the employees from Continental, from Eastern and various airlines. Quite frankly, they no longer knew who their union was. They were not even sure who owned them any more from one day to the next. They literally did not know who owned them. There is that much confusion down there. It is really a mess, and I would certainly hope that would not happen in Canada. Maybe in the States they can get away with it; they are so big nobody much notices. But in Canada, where we are down now to three carriers, if there is a lot more dislocation and disruption, passengers and the travelling public are really going to be disrupted. This is something we have got to avoid in this country.

• 1700

It was just amazing. These people were not even sure what company they were working for from one day to the next; the mergers and take-overs were happening that fast.

Mr. Ouellet: One of the things that has been said is that with deregulation the safety aspect will be neglected because of intense competition and the desire to cut wherever possible. Are you afraid of this? Or is it something that is exaggerated?

Ms Hall: I am very afraid of it; it is not something that is exaggerated at all. I look at my own company, Pacific Western Airlines. When an aircraft went up in flames in Calgary a few years ago, within about three and a half minutes that aircraft was reduced to a shell. There was literally nothing left. Thank goodness the crew knew what they were doing, or no one would have gotten out of there.

We are already seeing some big changes in safety. For instance, the one-man fire trucks. Thank goodness they have more than two men on those fire trucks: if you have a burning 747, the fireman may have to chop a hole to get people out. If he is manning the fire truck, he cannot be of any assistance whatsoever. Cuts like these are going to keep on happening. All it takes is one accident for people to lose their lives. It is not something you can fool around with.

Mr. Angus: In Ontario a worker under certain conditions has the right to refuse to work in an environment that is unsafe to him as an individual. One of the lines I have been pursuing in these hearings is whether or not we should evolve that right to apply to situations where the employee deems that other people will be placed in an unsafe circumstance. This would give them the protection of law from pressure by the company to allow a plane or a truck to leave the maintenance area to be utilized for the carriage of people or goods. Do you think that would be an important step for us to take within this bill?

Ms Hall: This is a very interesting concept. However, I am a transport worker; I do not have any health and safety legislation. I have nothing. I have no right to refuse anything, whether I think it is safe or not. Whether I am in danger or someone else is in danger is irrelevant. When you open the

[Translation]

Mme Hall: J'ai eu le plaisir, en novembre, de prendre plusieurs avions américains. Je me suis entretenue avec certains des employés de Continental, de Eastern et de différentes compagnies aériennes qui ne savaient même plus, en toute franchise, quel était leur syndicat. Il régnait parmi eux une telle confusion qu'ils n'étaient même pas sûrs, du jour au lendemain, de la société pour laquelle ils travaillaient. C'est une vraie pétaudière et j'espère bien que la même chose ne se produira pas au Canada. Ils peuvent peut-être s'en tirer aux États-Unis, parce que le pays est si grand que cela peut passer inaperçu, mais au Canada, où nous en sommes maintenant réduits à trois transporteurs, les passagers et le public vont vraiment en pâtir si les changements et perturbations se multiplient. Nous devrions essayer d'éviter cela dans ce pays.

C'était vraiment une situation étonnante, où les gens ne savaient même pas, tant les fusions et prises de contrôle se multipliaient, qui était propriétaire de la société qui les employait.

M. Ouellet: On a dit entre autres que la sécurité se détériorerait avec la déréglementation, en raison de l'âpre concurrence et du désir de rogner sur les dépenses partout où c'est possible. Craignez-vous cela ou y a-t-il exagération à cela?

Mme Hall: Il n'est pas question d'exagération, et c'est une perspective que je redoute. Prenons le cas de la compagnie qui m'emploie, *Pacific Western Airlines*. Il y a quelques années un avion a pris feu à Calgary et en trois minutes et demie il a été réduit à sa carcasse. Il n'en restait littéralement plus rien. L'équipage, grâce à Dieu, a su ce qu'il fallait faire, car sinon nul ne s'en serait sorti vivant.

Nous constatons d'ores et déjà de profonds changements dans les règles de sécurité. Prenons le cas des voitures de pompiers à une seule personne: heureusement que ces voitures de pompiers ont plus de deux personnes à bord, car si vous avez un 747 en flammes, le pompier peut avoir à percer une ouverture pour sortir les gens. Il ne peut pas faire cela et s'occuper en même temps de la voiture de pompier. Des réductions de ce genre vont continuer à se produire et il suffit qu'un seul accident se produise pour qu'il y ait des pertes de vies humaines. Ce n'est pas là matière à traiter à la légère.

M. Angus: En Ontario un travailleur peut, dans certaines conditions, refuser de travailler dans un environnement où il se sent en danger. Au cours de ces audiences j'ai souvent demandé si nous ne devrions pas demander que ce droit s'applique à des situations où l'employé considère que d'autres personnes se trouveraient placées en situation de danger. La loi protégerait ainsi ces gens contre les pressions de la compagnie qui les emploie aux fins d'autoriser un avion ou un camion à quitter le terrain d'entretien pour servir au transport de gens ou de marchandises. Est-ce là une disposition qui devrait, à votre avis, figurer dans le projet de loi?

Mme Hall: C'est une idée très intéressante, mais je travaille dans les transports, et je ne connais pas la Loi sur la santé et la sécurité. Je n'ai rien. Je n'ai le droit de rien refuser, quelle que soit mon opinion sur l'aspect sécurité. Que je sois en danger ou que quelqu'un d'autre le soit, le cas n'est pas prévu. Si vous

[Texte]

Canada Labour Code and look at the section on transportation workers, I am not covered.

I think legislation is coming through. It was promised to us in June of 1985, and then December of 1985, and now I believe it has been promised to us in December of 1987.

Mr. Angus: You say you as a transport worker are not covered. Does this apply to all transport workers in air?

Ms Hall: All transport workers in anything in Canada. Flight attendants, pilots—we do not have it.

Mr. Ouellet: Is it because the regulations that flow from the legislation have not been promulgated?

Ms Hall: It has not been put through yet.

Mr. Ouellet: The legislation has been amended and you are supposed to be covered.

Ms Clarke: It is not implemented.

• 1705

Ms Clarke: Our employees are beginning to acknowledge health and safety concerns of flight attendants, and there are voluntary committees, but the legislation is not yet fully implemented for our purposes.

I would like to continue answering your question, Mr. Angus, regarding the right to know. Certainly in Ontario it is something we very firmly believe in for people who are working in an industry where something may be hazardous to them, but also for people in a community.

They have the right to know if there are dangerous goods being moved through the community or if they are placed in a dangerous situation in any way. And, yes, though we have not fully considered it, I think it is something that, in terms of our community, we should definitely give strong consideration to; we do have the right to know if we are placed in any kind of jeopardy or any kind of dangerous situation.

Mr. Angus: But should the employee, be it a mechanic who is servicing an airline or a flight attendant, for example, who knows a door is not fitting properly and there is a chance that something will occur in mid-air, have the right to prevent the aircraft from taking off without fear of the loss of employment or without fear of company-imposed penalties?

Ms Clarke: Yes, if it can be provided, because the fear of employees will be the fear of discipline or the fear of discharge. But, yes; clearly we should have this avenue available to us.

Mr. Angus: Are you finding yourselves in what is not a deregulated environment but a loosening of the ties in the air industry? Where are the companies putting the priorities? Are they putting the priorities on time movement; that the plane must leave when it is scheduled to and if there are a number of minor problems in the aircraft, they will be fixed whenever? Is this what you are finding?

[Traduction]

consultez le Code canadien du travail et examinez l'article relatif aux employés des transports, vous constaterez que rien n'a été prévu à cet effet.

Je crois qu'une loi est en voie d'être élaborée: elle nous a été promise en juin 1985, puis en décembre 1985 et je crois que c'est maintenant remis à décembre 1987.

M. Angus: Vous dites qu'en tant qu'employée des transports vous n'êtes pas couverte. Est-ce que cela s'applique à tous les employés des transports aériens?

Mme Hall: Tous les transports aériens partout au Canada: agents de bord, pilotes... nous ne sommes pas couverts.

M. Ouellet: Est-ce parce que les règlements qui découlent de cette loi n'ont pas été promulgués?

Mme Hall: Ils n'ont pas encore été adoptés.

M. Ouellet: La loi a été modifiée et vous êtes censés être couverts.

Mme Clarke: Elle n'est pas encore mise en application.

Mme Clarke: Nos employés commencent à prendre conscience des problèmes de sécurité et de santé des agents de bord et ont constitué des comités de volontaires, mais la loi n'est pas encore entièrement mise en application.

J'aimerais continuer à répondre à votre question, monsieur Angus, sur le droit de savoir. C'est un droit auquel nous croyons certainement en Ontario, pour ceux qui travaillent dans un secteur qui peut présenter des dangers pour eux, mais également pour les gens d'une collectivité.

Ils ont le droit de savoir si des marchandises dangereuses sont transportées dans leur agglomération ou s'ils se trouvent, d'une façon ou de l'autre, dans une situation dangereuse. Nous n'avons pas étudié à fond la question, mais c'est une question sur laquelle notre collectivité devrait certainement prendre position. Nous avons certainement le droit de savoir si nous sommes placés dans une situation dangereuse ou menacés de quelque façon que ce soit.

M. Angus: Mais est-ce qu'un employé—par exemple un mécanicien qui révisé un avion ou un agent de bord, par exemple, qui sait qu'une porte ne ferme pas correctement et qu'un accident peut se produire en plein vol—devrait-il avoir le droit de s'opposer au décollage sans crainte de perdre son emploi ou d'être puni par la compagnie aérienne?

Mme Clarke: Oui, si c'est possible, car les employés craindront les mesures de discipline ou le licenciement. Nous devrions certainement nous réserver cette possibilité.

M. Angus: Est-ce que vous vous trouvez non pas dans la déréglementation, mais dans le relâchement des liens dans le secteur des transports aériens? Quelles sont les priorités des compagnies aériennes? Est-ce que c'est l'horaire dont elles font un tyran, l'avion devant partir à l'heure prévue et tant pis s'il y aurait des petites réparations à faire, on avisera plus tard? Est-ce là ce que vous constatez?

[Text]

Ms Clarke: The priority, from the way I see it with my employer, is profit at this point. I worked for Canadian Pacific for 14 years and when I first started there, the priority was service; but the priority is no longer service, the priority is profit, and that is managed quite often at the inconvenience of passengers and lessened service both in the air and on the ground.

Mr. Angus: This is my final question. You made reference to the accident at Calgary in terms of the ability of the fire-fighters to assist you. Are you aware that according to the regulations that currently exist, it is up to the operator of a plane who is landing at an airport after hours to decide whether or not there should be fire-fighters at that airport based on whether they are prepared to pay for it? Are you, as flight attendants, aware of this? And what is your reaction to this kind of situation?

Ms Hall: We are not very pleased with it. I have spoken to several of our pilots and they will not land. If the fire-fighters have gone home, they really have a lengthy debate about whether they are going to land or not.

The final call on the situation comes from what we call our systems centre. They ultimately make the decision and say you are going to land or you are not going to land. If the pilot has the—

Mr. Angus: The power is taken away from the pilot?

Ms Hall: To a certain extent, yes. The systems centre will tell them, yes, we would like you to land. However, if the pilot has some kind of problem with the aircraft, no, he is not going to land; he will not be penalized. Ultimately the decision is his. He is the captain of the ship, so to speak.

Mr. Benjamin: Do they not need some advance notice, though, to notify the fire-fighters to come on duty?

Ms Hall: Oh, yes, yes.

Mr. Benjamin: And if he is in mid-air—

Ms Hall: He is not going to land there. He will probably go to an alternate destination.

Mr. Angus: Unfortunately, they are landing.

Ms Hall: Well, yes, depending on . . . if he has a fire in the back of the cabin, he is going to land with or without fire-fighting equipment.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you, Mr. Chairman.

Some questions about your numbers and I guess some questions about the position. You make reference to the United States experience and the FAA and so on, and talk about the near misses and the record in the United States. You are not suggesting the period leading up to deregulation is the same in Canada in the air industry as the American experience, because I understand the Americans went with a kind of deregulation of the safety industry, and then they went with economic deregulation and so on. But they had a number of

[Translation]

Mme Clarke: La priorité, de mon employeur, c'est de faire des bénéfices. Voilà 14 ans que je travaille pour CP et lorsque j'ai commencé dans cette entreprise, l'accent était surtout mis sur le service. L'accent est mis à présent sur les bénéfices, souvent au détriment des passagers et avec une diminution des services tant en vol qu'au sol.

M. Angus: Voici ma dernière question: vous parliez de l'accident de Calgary et de l'intervention des pompiers. Savez-vous que d'après le règlement actuel, c'est à l'exploitant d'un avion qui atterrit dans un aéroport après la fermeture de décider s'il est disposé à payer pour la présence de pompiers à cet aéroport? Êtes-vous, agents de bord, au courant de cette situation et qu'en pensez-vous?

Mme Hall: Elle ne nous réjouit nullement. J'en ai parlé à plusieurs pilotes qui ne veulent pas atterrir dans ce cas. S'il n'y a pas de pompiers, ils songent sérieusement à refuser d'atterrir.

Mais la décision revient en dernier ressort à ce que nous appelons notre centre des systèmes: c'est lui qui prend la décision finale et vous dit d'atterrir ou non. Si le pilote a . . .

M. Angus: Ce n'est donc plus le pilote qui en décide?

Mme Hall: Si, dans une certaine mesure. Le centre des systèmes leur dira d'atterrir, mais si le pilote a des difficultés avec l'avion, il peut refuser d'atterrir sans être pénalisé. C'est à lui d'en décider en dernier ressort, car il est maître à bord.

M. Benjamin: Mais ne faut-il pas un préavis pour qu'il y ait des pompiers sur les lieux?

Mme Hall: Oh si, certainement.

M. Benjamin: Et si l'avion est en plein vol . . .

Mme Hall: Il ne se posera pas sur cet aéroport, il se posera sans doute ailleurs.

M. Angus: Malheureusement, il faut toujours atterrir.

Mme Hall: Oui, selon . . . si un incendie s'est déclenché dans le fond de la carlingue, il va atterrir avec ou sans équipement de pompier.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Angus. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais vous poser quelques questions sur les chiffres que vous avancez ainsi que sur votre position. Vous parlez de l'expérience américaine, de la *Federal Aviation Agency*, etc. Vous parlez des accidents manqués et des chiffres records aux États-Unis. Vous ne voulez pas dire que la période préliminaire à la déréglementation des transports aériens est la même au Canada qu'aux États-Unis, car je crois savoir que les Américains ont procédé d'abord à une sorte de déréglementation de la sécurité, et ensuite seulement à une déréglementation

[Texte]

factors that played on their statistics, one of which, of course, was the FAA, and you rightfully mentioned they cut from 2,000 to 1,300.

• 1710

You also have the PATCO episode in the United States, where the President took on the air traffic controllers' union. In Canada, of course, on the other side, you have had our changes on the Aeronautics Act. You have had our changes with regard to the Civil Aviation Tribunal—the addition of 100 inspectors. So do you think it is really fair to say that because all these . . . ? I do not know if statistics prove they were all that awful in the States. I mean, there were near misses, and thank goodness they were not closer. But with the volume of traffic, etc., is it really fair to suggest that because they had a bad experience and they did all kinds of things with regard to safety that we are not doing, and we are doing all kinds of things with regard to safety they did not do . . . is it fair to suggest it is going to be the same?

Mr. Howe: Yes. In Canada we have 27,000 aircraft, whether they be props, private aircraft or commercial air carriers—and 45 inspectors. In 15 years of flying, I have had a cabin inspector on one flight. I have been flying for 15 years. I have seen one.

Mr. Cochrane: Well, interestingly enough, I happen to know the one who flies out of Moncton and I have seen her a number of times on the flight. Maybe we do not have as many choices coming out of Moncton as you do out of Toronto, but we are looking forward to deregulation helping us nonetheless. Maybe I notice these things.

We have indicated there are going to be 100 more hired. So they are on the way, and by the time this gets enacted and the bill becomes law they will be in place. But do you really think all the things that happened in the States and all the things that happen in Canada that are positive should cause us to believe that the problem is going to be the same?

Mr. Howe: Yes. For instance, my own company, Pacific Western, used to operate 22 flights up to Thompson, Manitoba. And now I am not talking about safety; I am talking about service to . . . I hate to call it a remote community, because it is a fairly large community. However, it is difficult to get access to it.

We used to operate 22 flights a week up there on a Boeing 737 aircraft. We are now down to 13 a week. The other nine flights have been farmed out to Calm Air, which is a turbo-prop carrier.

The community is not very pleased. It now takes them twice as long to get down to Winnipeg. I spoke to some passengers on Saturday. They live in North Bay. They used to get very good service from Air Canada on jet aircraft. They are now down . . . I believe Air Canada is operating three flights a week. The rest of them are being operated by Air Ontario on turbo-prop aircraft. It is taking them twice as long to get down

[Traduction]

économique, etc. Mais un certain nombre de facteurs sont intervenus dans leurs statistiques, dont l'un, bien entendu, était la FAA dont vous avez mentionné, à juste titre, que leurs effectifs ont passé de 2,000 à 1,300.

Vous avez également eu l'épisode PATCO, aux Etats-Unis, où le président s'est colleté avec le Syndicat des contrôleurs du trafic aérien. Au Canada, par ailleurs, nous avons eu des changements à la Loi sur l'aéronautique. Nous aussi avons eu des changements apportés au Tribunal de l'aviation civile, à savoir l'addition de 100 inspecteurs. Est-ce qu'il vous paraît donc vraiment juste de dire qu'à cause de tous ces . . . ? Je ne sais pas si les statistiques prouvent que la situation s'est tellement détériorée aux Etats-Unis. Il y a eu, certes, des accidents manqués, mais heureusement ils ont été évités, mais compte tenu du volume du trafic et autres facteurs, est-il vraiment juste de dire que parce que les Américains ont fait une mauvaise expérience et ont pris en matière de sécurité des mesures que nous ne prenons pas, et que nous prenons toutes sortes de mesures de sécurité que ne prennent pas . . . Est-il juste de dire que la situation sera la même?

M. Howe: Oui. Au Canada, nous avons 27,000 aéronefs, qu'il s'agisse d'avions à hélices, d'avions privés ou de transporteurs commerciaux, et 45 inspecteurs. En 15 ans de vol, il n'est arrivé qu'une fois d'avoir un inspecteur à bord et je totalise 15 années de vol. Un seul en 15 ans.

M. Cochrane: Il se fait que je connais l'inspectrice qui est stationnée à Moncton et je l'ai vue à bord à plusieurs reprises. Nous n'avons peut-être pas autant de possibilités à partir de Moncton qu'à partir de Toronto, mais néanmoins nous attendons beaucoup de la déréglementation. Peut-être est-ce moi qui remarque ces choses.

Nous avons fait savoir qu'une centaine d'inspecteurs seraient recrutés. C'est en train de se faire, et ils seront en place lorsque ce projet de loi aura été adopté. Pensez-vous vraiment que tout ce qui s'est passé aux Etats-Unis et tout ce qui s'est passé de positif au Canada devrait nous amener à penser que le problème va être le même?

M. Howe: Oui. C'est ainsi que ma propre compagnie, Pacific Western, avait 22 vols à destination de Thompson, dans le Manitoba. Je ne parle maintenant pas de sécurité, je parle de service aux . . . Je n'aime pas en parler comme d'une collectivité éloignée, parce que c'est une assez grande agglomération, mais à laquelle il est difficile d'arriver.

Nous avons donc 22 vols par semaine sur Boeing 737. Nous en avons 13 à présent, les neuf autres vols ayant été confiés à Calm Air, qui est un transporteur à turbo-propulseurs.

Les gens de cette agglomération sont mécontents car il leur faut deux fois plus longtemps pour arriver à Winnipeg. J'ai parlé samedi à certains passagers qui habitent North Bay et qui étaient habitués à d'excellents services d'Air Canada par avion à réaction. Ils en sont maintenant à . . . Je crois qu'Air Canada a trois vols par semaine, les autres étant confiés à Air Ontario sur avions à turbo-propulseurs. Il leur faut donc deux

[Text]

to Toronto. If they are going south or anywhere, they need access to Toronto, and the air fare has not changed.

Mr. Cochrane: Well, I guess we have to get over the idea in Canada that jet service is... I do not doubt it is nice and everyone would like it, and I would like as much as I can get out of it too, but with the DASH-7s and DASH-8s and the new equipment... And I do not know that the time is twice as long. In fact, we saw some statistics the other day on, I think, Vancouver to Victoria, and it was five minutes longer or something with the smaller aircraft.

So I do not know that because you do not get jet service, it means you are getting a lack of service. Certainly I can say that in eastern Canada, in my own region, we have much better service now out of Moncton, luckily, through Air Atlantic, and on to CP through Halifax. I do not get excited about the spoke system, but it is a service I did not have before, and I would suggest we are better off now than we were.

Now, from your point of view, and certainly from the unionized labour point of view, Air Atlantic is not unionized, but it is ripe for the picking. I mean, that is your job to go out and do that. I am sure there are people well paid to do nothing but that.

I notice also you made the comments about Mississauga, and we had a presentation in Vancouver... yes, by Alderman Toporowski from the FCM, speaking on behalf of their committee on deregulation, and I notice in the latest FCM bulletin they had an article on it, too, talking about rail. And the chairman of that committee was Hazel McCallion, who was the Mayor of Mississauga. She put this government through hell in a basket when there was a derailment in Mississauga, and rightfully so. But they have now come out and said as far as the deregulation of the rail industry is concerned, they are not uncomfortable with it. And yet she is the mayor, and you are quoting Mississauga as the reason.

• 1715

I gather the people who know the most about it and who are most concerned have been satisfied by our activity with regard to safety as far as rail is concerned. I know this does not answer your problem about employees. But when you quote Mississauga, I automatically think who is the most logical spokesman. They went through the crisis, or she did, and they seem to now be suggesting they are quite happy with the deregulation as it relates to rail.

Ms Clarke: It is difficult to respond to this. In preparing our brief, we were dealing with the federation and we were finding that there was not 100% consensus within the federation in terms of safety. We felt that when we speak to our affiliates and those who are involved in the rail industry, the concern is still there. The federation seems to be split. We feel we should be on the side of safety and concern ourselves in this regard.

[Translation]

fois plus longtemps pour arriver à Toronto et il faut qu'ils aillent à Toronto s'ils veulent aller plus au sud ou ailleurs, et les tarifs aériens n'ont pas changé.

M. Cochrane: Ma foi, nous devons nous déshabitués au Canada de penser que les avions à réaction sont... C'est agréable, certes, et nous aimerions tous voyager ainsi et moi aussi, j'aimerais voyager ainsi, mais avec les DASH-7 et les DASH-8 et le nouveau matériel... Et je ne pense pas que le voyage prenne deux fois plus longtemps. D'après certaines statistiques que j'ai vues l'autre jour, il fallait à peine cinq minutes de plus, avec le petit avion, pour aller de Vancouver à Victoria.

Ce n'est donc pas parce qu'il n'y a pas de vols en avions à réaction que le service est nécessairement défectueux. Je puis certainement affirmer que dans l'est du Canada, dans ma propre région, nous avons actuellement de biens meilleurs services à partir de Moncton, par Air Atlantic, et par CP jusqu'à Halifax. Je n'arrive pas à m'enthousiasmer pour le système de réseau en étoile, mais c'est un service qui n'existait pas avant et je pense qu'il constitue une amélioration.

Mais pour voir les choses de votre point de vue, et certainement de celui du syndicat, Air Atlantic n'est pas syndicalisé mais ne demande pas mieux que de le devenir. C'est à vous de vous démener pour cela, et je suis sûr qu'il existe des gens bien payés qui n'ont rien d'autre à faire.

Je constate également que vous avez parlé du déraillement de Mississauga, et nous avons eu un exposé à Vancouver... Oui, par le maire Toporowski de la Fédération canadienne des municipalités qui a parlé au nom de son comité sur la déréglementation. Dans le dernier bulletin de cette Fédération, il y avait également un article sur les chemins de fer. La présidente de ce comité était Hazel McCallion, ancien maire de Mississauga, qui a fustigé le gouvernement lorsque ce déraillement a eu lieu, et à juste titre. Mais la Fédération dit à présent qu'elle peut s'accommoder de la déréglementation du secteur des transports ferroviaires, qu'elle n'y voit pas trop d'inconvénients. Pourtant, M^{me} McCallion est maire, et vous avez cité Mississauga comme argument.

J'en déduis que les gens qui connaissent le mieux la question et qui s'y intéressent le plus sont satisfaits de ce que nous avons fait jusqu'ici au niveau de la sécurité du transport ferroviaire. Je sais que cela ne règle pas votre problème au sujet des employés. Mais lorsque vous parlez de Mississauga, je pense automatiquement à ceux qui sont les mieux placés pour en parler. Ce groupe, cette dame, a traversé la crise, et semble croire que la déréglementation du transport ferroviaire ne pose aucun problème.

Mme Clarke: Il est difficile de vous répondre. En préparant notre mémoire, nous avons eu affaire avec la Fédération, et nous nous sommes aperçu qu'il n'y avait pas consensus unanime au niveau de la sécurité. Lorsque nous en discutons avec nos membres affiliés et ceux qui travaillent dans le secteur ferroviaire, l'inquiétude est encore évidente. La Fédération ne semble pas être unanime. À notre avis, il faut

[Texte]

Mr. Cochrane: I do not think you can judge an association by the fact it had a debate within itself. I have to judge it on the outcome. We went through it, I think, in some of the questioning from some of the other members.

The Vice-Chairman: Mr. Cochrane, you are irking the ire of the Chair.

Mr. Cochrane: I am just going to finish here. I find some trouble with your figures. My statistics differ from yours. Mind you, we both have an axe to grind here, and maybe they should differ.

You talk about a job loss of 40,000 in the air industry. I can ask you where you got your figure but I know where you got it; the machinists have been quoting this statistic. From what I am led to believe at least, it basically comes from the Civil Aeronautics Board estimate. They took the peak figures in 1979 and the low figures in 1982 and said there were 40,000 less. But when you look at the 1978 figures and the 1985 figures, you find 31,000 more than there were in 1978.

We all know what happened in the early 1980s in Canada and in the United States as well. The 40,000 figure, I am now told, is not the case. There was a low and a dip. But between 1978 when deregulation started in the United States and 1985, there are 31,500 more employees, of which 13,500 are full-time employees. There is no question but that a lot of the new growth is part-time employment. But in the United States air industry, only 9% of the work force in 1985 was part-time. In other words, they still have a great number more full-time than part-time positions.

The other one you mentioned is about the 300,000 on the trucking side. The statistics I have with regard to the United States in the trucking industry... You may be counting unionized workers, and this is your ball game, if you want; it is not mine and it will not be. The figures I have indicate they have gone from 1,368,000 to 1,653,000 people involved in the trucking industry between 1980 and 1985.

Are my figures wrong or are yours wrong? Have we been playing games with numbers?

Ms Clarke: It depends on the source of your figures. We are quite confident with our figures.

Mr. Cochrane: It depends also on the point of view you and I are each respectively trying to make.

Ms Clarke: I will say so.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Clifford, 30 seconds, sir. We have to be out of here for the vote. We are taking some of the time of the next witness to appear before us.

Mr. Clifford: I will make it brief then.

[Traduction]

accorder la priorité à la sécurité, et c'est de ce côté-là que nous travaillons.

M. Cochrane: Je ne crois pas qu'il soit bon de juger une association par le fait qu'il y a eu de la discorde dans ses rangs. Mon opinion sera fondée sur les résultats. C'est ce qui est ressorti, je crois, dans les questions de certains autres membres du Comité.

Le vice-président: Monsieur Cochrane, votre présidente s'impatiente.

M. Cochrane: Je vais m'arrêter là. J'ai un peu de difficultés avec vos chiffres car mes statistiques diffèrent des vôtres. Évidemment, chacun de nous prêche pour sa paroisse, et il est peut-être normal que nos chiffres diffèrent.

Vous parlez d'une perte de 40,000 emplois dans le secteur du transport aérien. Je pourrais vous demander d'où vous avez tiré vos chiffres, mais je connais la réponse. Les machinistes nous avaient déjà présenté les mêmes chiffres. J'ai l'impression que vos calculs sont fondés sur les chiffres du *Civil Aeronautics Board*. Cet organisme a pris les chiffres les plus élevés de 1979 et les chiffres les plus bas de 1982 pour déclarer qu'il y aurait 40,000 emplois de moins. Mais une comparaison des chiffres de 1978 et de 1985 révèle qu'en 1985, il y avait 31,000 emplois de plus qu'en 1978.

Nous savons tous ce qui s'est produit au Canada et aux États-Unis au début des années 1980. On m'a laissé savoir que ce chiffre de 40,000 emplois n'est pas juste. Il y a eu une baisse. Mais entre 1978, lorsque la déréglementation a été entreprise aux États-Unis, et 1985, il y a eu 31,500 employés de plus, dont 13,500 travaillaient à temps plein. Il n'y a aucun doute qu'une bonne partie de cette croissance s'est faite au niveau du travail à temps partiel. Mais dans le secteur américain du transport aérien, seulement 9 p. 100 de la main-d'oeuvre travaillaient à temps partiel en 1985. En d'autres termes, les Américains ont encore beaucoup plus d'emplois à temps plein qu'à temps partiel.

Vous avez aussi parlé de 300,000 emplois dans le secteur du camionnage. Les statistiques que j'ai recueillies au sujet du camionnage aux États-Unis... Vous comptez peut-être les employés syndiqués, et, libre à vous de le faire; mais ce n'est pas ce qui m'intéresse moi. D'après mes statistiques, entre 1980 et 1985, le nombre d'employés dans le secteur du camionnage est passé de 1,368,000 à 1,653,000.

Quels chiffres sont les bons, les vôtres ou les miens? Avons-nous manipulé les chiffres?

Mme Clarke: Tout dépend de la source de vos calculs. Nous sommes persuadés que les nôtres sont corrects.

M. Cochrane: Tout dépend aussi de l'argument que nous essayons d'avancer, chacun de notre côté.

Mme Clarke: D'accord.

Le vice-président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Clifford, vous avez 30 secondes. Nous devons aller voter et nous avons déjà empiété sur le temps du témoin suivant.

M. Clifford: Je vais me dépêcher.

[Text]

On page 4 of your brief, you say that competition will be reduced rather than increased and will lead to price fixing and loss of adequate services. here are two areas in those ensuing three paragraphs I want to ask you about. You talk about the U.S. rail and the consolidation of U.S. rail into fewer companies. We really have two railroad companies. Are you telling me that one of them is going to go out of business because of this?

Ms Clarke: I am saying that we have more than two railroad companies. My union is the Brotherhood of Railway and Airline Clerks and we represent a number of regional carriers in Newfoundland and southern B.C. as well. We are certainly concerned about the security of the jobs of people who are working for the smaller regional railways.

Mr. Clifford: Do you think B.C. rail is going to vanish?

Ms Clarke: I am not saying it at all. I am saying there are more than two railways in Canada.

• 1720

Mr. Clifford: I just wanted you to name names. It is the same as your next point about airlines. I want to know what communities you are using. If you want to talk about service, I want to take you to what I think is mainstream Canada—London, Ontario. We had one of your Level 1 carriers at one time: one flight a day; Air Canada was there.

You said they have gobbled everybody up including Air Ontario. Air Ontario used to fly, oh, five or six times a day. All right, that is what we were used to. Today, after all this gobbling you are telling me about, here is what the good burghers of London, Ontario, get to choose from. They get to choose from Air Ontario with several flights, more coming. We get City Express. So already we are further ahead than we were before. We get the new company . . .

An hon. member: Canadian Airlines International.

Mr. Clifford: They will be starting jet service in London June 1. And we are going to have the new company, the new numbered Ontario airline, very soon in London. So I would say that the people of London are better served than before. Our frequency is up; competition must have worked for us. Now, that happened in London, which is only one little place in Canada. Let us go on to the rest of Canada. Have you done any surveys to look at other communities?

Ms Clarke: Allow me to clarify your point on Canadian Airlines International. They will not be flying into London, Ontario. They instead are setting up a small regional carrier that will be. That is the fourth carrier you are talking about.

[Translation]

À la page 4 de votre mémoire, vous dites que la concurrence sera non pas accrue mais plutôt réduite et qu'elle entraînera des fixations de prix et une perte de services adéquats. Deux questions dans les trois paragraphes suivants m'intéressent. Vous parlez du secteur ferroviaire américain et de la consolidation des nombreuses compagnies de chemin de fer américaines. Au Canada, nous avons essentiellement deux compagnies de chemin de fer. Êtes-vous en train de nous dire que l'une d'elles va faire faillite à cause de tout cela?

Mme Clarke: Je suis en train de vous dire qu'il y a plus de deux compagnies de chemin de fer. Mon syndicat est la Fraternité des commis de chemin de fer et de lignes aériennes et nous représentons un certain nombre de transporteurs régionaux à Terre-Neuve et dans le sud de la Colombie-Britannique. Nous nous intéressons de près à la sécurité d'emploi des gens qui travaillent pour les petites compagnies de chemin de fer régionales.

M. Clifford: Croyez-vous que *B.C. rail* va disparaître?

Mme Clarke: Ce n'est pas ce que je disais. Je disais qu'il y a plus de deux compagnies de chemin de fer au Canada.

M. Clifford: Je voulais que vous me donniez des noms. C'est la même chose pour l'argument suivant concernant les compagnies aériennes. Je veux savoir de quelles localités vous parlez. Si vous voulez parler service, j'aimerais discuter avec vous de ce qui me semble être une région importante du Canada, London, en Ontario. A un moment donné, nous avions un de vos transporteurs de premier niveau: c'était Air Canada, avec un vol par jour.

Vous dites que cette compagnie a absorbé toutes les autres, y compris Air Ontario. Air Ontario offrait environ cinq ou six vols par jour. C'est à cela que nous étions habitués. Aujourd'hui, avec toutes les prises de contrôle dont vous nous parlez, voici le choix qui s'offre à ces bonnes gens de London, en Ontario. Ils ont le choix entre plusieurs vols d'Air Ontario, qui vont bientôt se multiplier. Nous avons City Express. Nous sommes donc déjà en meilleure posture qu'auparavant. Nous avons aussi la nouvelle compagnie . . .

Une voix: La compagnie Canadien International.

M. Clifford: Cette compagnie doit commencer son service sur London le 1^{er} juin. Très bientôt aussi, London recevra les services d'une nouvelle compagnie aérienne de l'Ontario qui vient à peine de se constituer en société. A mon avis, les résidents de London n'ont jamais été aussi bien servis. La fréquence des vols est à la hausse; il semble que la concurrence nous ait avantagés. C'est ce qui est arrivé à London, qui n'est qu'une seule petite ville du Canada. Prenons maintenant le reste du pays. Avez-vous mené des enquêtes concernant d'autres localités?

Mme Clarke: J'aimerais apporter une précision au sujet de la compagnie Canadien International. Elle n'offrira aucun vol sur London, en Ontario. Elle y enverra plutôt un petit transporteur régional. C'est le quatrième transporteur dont vous parliez.

[Texte]

Mr. Clifford: No, I am not.

Ms Hall: We have the telex.

Mr. Clifford: We already have approved Pacific Western to come.

An hon. member: But they are never going to do it.

Mr. Clifford: Well, it does not really matter to me. The point is, they are there. No matter how you slice it up and what you talk about, we are going to have more frequent service. And I do not want you telling the people of London we are having less, when we have more.

Ms Hall: For the short term, you may have more. I would not be too surprised if Pacific Western is going to drive Air Ontario right out of Ontario. I would not put it past them. In a year or two you may very likely find that you can take Canadian International or you can walk or drive your car or take the bus.

Mr. Clifford: You are not going to make the mistake of saying that City Express is going to be out of business too, are you? We had a witness sitting here this morning telling us that they were gone, but their president took quite an exception to that this morning. If you would have been here, you would have heard him.

The Vice-Chairman: I would now call the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. I believe we have appearing before us Mr. Michael Link and Mr. Hunter. Gentlemen, with the fact that you were not here at the time, the Chair decided to let the Labour Council of Toronto go ahead of you.

Mr. J. Hunter (National President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers): We were told to be here at 5 p.m. We were here at 4.45 p.m. I understand that there is going to be a vote in the House in 20 minutes, and in all likelihood everyone will get up and leave. I want to say that disturbs me greatly.

Our union is primary in the transportation industry. We represent workers in all of those industries. I do not think I can adequately represent these people in 20 minutes. We understand that you do not permit reading of the briefs. We found that out the last time we were here, and I assume that the same thing will apply. So I would prefer that you put us in some other time so we can adequately appear before this committee.

• 1725

The Vice-Chairman: Mr. Hunter, I would suggest that we have the vote at 5.45 p.m. The bells ring at a 5.45 p.m. Normally witnesses are time-slotted for half-hour intervals. Even though, as a new parliamentarian, there are times I would like to get up and talk for 30 minutes... As Mr. Benjamin knows, sometimes you can talk for 10 and sometime we can talk for 20. I will guarantee you, sir, as the Chair, that you will have 30 minutes, so the more time you take in your

[Traduction]

M. Clifford: Pas du tout.

Mme Hall: Nous avons reçu le télex.

M. Clifford: Nous avons déjà donné notre approbation au service de Pacific Western.

Une voix: Elle n'offrira jamais de vol.

M. Clifford: Peu importe. Le fait est que cette compagnie est là. Peu importe l'angle sous lequel on examine la situation, le service sera plus fréquent. N'allez pas dire aux résidents de London que le service est à la baisse, alors que c'est tout le contraire.

Mme Hall: A court terme, votre service s'est peut-être amélioré. Mais je ne serais pas du tout étonnée que Pacific Western élimine carrément Air Ontario. Ça ne m'étonnerait pas du tout. Mais dans un an ou deux, il est fort probable que si vous ne prenez pas Canadien International pour aller quelque part, vous allez devoir vous y rendre à pied, en auto ou en autobus.

M. Clifford: Vous n'allez pas commettre l'erreur de nous dire que City Express va aussi faire faillite? Nous avons entendu un témoin ce matin nous dire que cette compagnie était sur le point de disparaître, mais son président n'était pas du tout d'accord. Si vous étiez là, vous l'auriez entendu.

Le vice-président: J'invite maintenant la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres employés. Si je ne m'abuse, ce groupe est représenté par MM. Michael Link et Hunter. Messieurs, comme vous n'êtes pas arrivés à l'heure, le président a décidé de donner la parole au *Labour Council of Toronto*.

M. J. Hunter (président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres employés): On nous a dit d'être ici pour 17 heures et nous sommes arrivés à 16h45. Je crois savoir qu'il y aura un vote à la Chambre dans 20 minutes et que vous allez sans doute tous partir. Cela m'embête beaucoup.

Notre syndicat représente essentiellement les transports. Nous représentons les travailleurs de tous ces secteurs. Je ne crois pas que nous puissions convenablement présenter les idées de nos membres en vingt minutes. Nous savons que vous ne permettez pas que les témoins lisent les mémoires. C'est ce que nous avons découvert lors de notre dernière comparaison, et je suppose que la même règle s'applique aujourd'hui. Alors je vous demanderais de nous laisser témoigner à un autre moment afin que nous ayons le temps de vous présenter toutes nos idées.

Le vice-président: Monsieur Hunter, je crois que le vote doit avoir lieu à 17h45. La sonnerie commencera à 17h45. Normalement, les témoins ont une demi-heure. En tant que nouveau parlementaire, il m'arrive parfois de vouloir parler pendant 30 minutes... Comme M. Benjamin le sait, on peut parfois parler pendant 10 minutes, et parfois pendant 20. Mais à titre de président, je vous promets 30 minutes. Donc, plus vous prenez de temps pour votre exposé, moins nous aurons de

[Text]

brief the less time we have for questioning. At 5.55 p.m. on the button, this committee will be adjourned until tomorrow's meetings.

Mr. Hunter: I have with me Mr. Michael Link, my executive assistant. I would also like to say for the record that the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers represents workers in all modes of transportation industry in this country, across the country.

As I said, we have a brief and we will be providing it to you within the next couple of days. The last time we came in with a brief we were promptly told that we should not read it, and as a result of that, as I have indicated, I assumed the same things apply now. Judging from the grapevine we have from time to time, we also understand that it is the procedure.

I want to start out by saying this is the second time we have appeared before the Transport committee. The first time was on the *Freedom to Move*, and we made certain statements at that time, which I think deserve to be said again, on the whole question of the transportation industry and on what some prefer to call "reregulation". We in fact prefer to call it deregulation.

We said then we understand that some changes may be necessary in the regulations governing transportation in this country. However, we say that transportation, particularly in Canada—in any country, for that matter, but particularly in Canada, which in fact by its vast size and its sparse population... History tells us that transportation and the policy adopted by the governments of the day certainly clearly understood that it was in fact in Canada's interest to have a transportation policy that shaped our country.

Although we may not agree with our forefathers on everything, let me tell you they certainly had the foresight to understand that unless there was a transportation system, not built primarily on profit but in fact on the desire have a country, we probably would not have a country. If one looks at the geography of this country, I suppose the natural movement would be north and south. We would be part of the United States today, if that transportation policy had not been put into effect. I do not intend to go into it, because it is history and I do not think anyone can quarrel with it.

We are not suggesting that perhaps from time to time there should not be changes in the National Transportation Act or in the transportation policy. What I said before this committee the last time around was that, as workers in the transportation industry and as Canadians, we recognize probably more than anyone else the importance, vastness and complications in our transportation industry. The last time there was a major change in the transportation industry was in fact as a result of a royal commission, the MacPherson royal commission, which went across this country, spent years examining the problem and hearing all kinds of delegations. After that, it came in with legislation, the 1967 National Transportation Act, which virtually brought our transportation system up to date.

[Translation]

temps pour les questions. A 17h55 précises, nous lèverons la séance jusqu'à demain.

M. Hunter: Je suis accompagné par mon adjoint exécutif, M. Michael Link. Je tiens aussi à préciser pour le compte rendu que la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres employés représente des travailleurs dans tous les systèmes de transport du Canada.

Comme je l'ai déjà indiqué, nous avons préparé un mémoire que nous vous ferons parvenir dans les prochains jours. La dernière fois que nous avons comparu avec un mémoire, on nous a informés qu'il ne fallait pas le lire. J'en déduis que la même règle s'applique aujourd'hui. D'après ce que nous avons entendu, je crois que la situation n'a pas changé.

Tout d'abord, j'aimerais rappeler que c'est la seconde fois que nous comparaissons devant le Comité des transports. La première fois, nous avions parlé du rapport *Aller sans entraves*. A ce moment-là, nous avions dit certaines choses qui méritent d'être répétées, sur toute la question du transport et sur ce que certains appellent la «règlementation». Pour nous, c'est en fait la déréglementation.

A l'époque, nous avions dit comprendre que certains changements étaient nécessaires à la réglementation du transport au Canada. Toutefois, le transport, particulièrement dans un pays comme le Canada—dans n'importe quel pays, en fait, mais particulièrement au Canada, qui est un pays si vaste avec une si petite population... l'histoire nous apprend que la politique sur les transports des gouvernements de l'époque avait bien tenu compte des intérêts du Canada.

Si nous ne sommes pas toujours d'accord avec les conclusions de nos ancêtres, ceux-ci avaient tout de même bien compris que l'avenir de notre pays dépendait d'un système de transport axé non pas sur les bénéfices mais sur le désir de fonder une nation. La géographie de notre pays nous incite tout naturellement à envisager des déplacements du Nord au Sud. Aujourd'hui, nous ferions partie des Etats-Unis si notre politique de transport n'avait pas été adoptée. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, car cela fait partie de notre histoire et personne ne peut remettre le passé en question.

Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faudrait pas de temps en temps apporter des modifications à la Loi nationale sur les transports ou à la politique sur les transports. La dernière fois que j'ai comparu devant votre Comité, j'avais dit qu'en tant que travailleurs dans le secteur des transports et en tant que Canadiens, nous comprenons sans doute mieux que n'importe qui l'importance, l'étendue et la complexité de notre secteur des transports. La dernière fois qu'il y a eu des changements d'envergure dans le secteur des transports, c'était à la suite de la Commission royale d'enquête MacPherson, qui avait traversé le pays et consacré des années à étudier le problème et à entendre toutes sortes de groupes. Une fois le rapport présenté, la Loi nationale sur les transports de 1967 a été adoptée, ramenant notre système de transport au 20^{ième} siècle.

[Texte]

We do not really have a problem with that. What we have a problem with is what is happening now, in the sense that there is not, in our view, a great deal of thought going into this whole experience in respect to the transportation industry, which as I said is so critical to our country. We are living on the border of one of the most powerful nations in the world. As a result of that, if anything else, we should take more caution than ever before in view of changing anything we are going to do in respect to our transportation system. The last time we were here, I think we said that being so close to the United States it would be pure folly not to at least look at the experience developed in that country as a result of the deregulation of the transportation industry. Surely we should learn from some experience.

• 1730

What about the myths, as I call them, that developed in the United States as a result of the transportation industry? I do not intend to go into facts and figures. We have those in our brief, and I am sure you have heard lots of them. In general, air fares in the United States have not gone down. They have gone down between the major cities in the United States, but when you balance that against the increases which have developed in some of the regional areas of the United States that are not on the main beaten path, air fares have not gone down at all. In fact, there has been an indication from both major airlines, the two that are left, that air fares in Canada will not go down appreciably as a result of deregulation.

I do not think there has been any great increase in service as a result of deregulation in the United States. There may have been an increase in service on the profitable runs, particularly in the airline industry. There has not been any appreciable service in the trucking industry that one can determine. Many of the points previously serviced by that industry have now been cut out because they are not profitable.

Previously we have said that the whole question of deregulation based on "fit, willing and able" on the profit motivation system indicates the carriers will go where it is profitable. Where it is not profitable, they will not go. Basically, it is what Bill C-18 and Bill C-19 are based on. If you look at the experience in the United States, it will tell you that.

As trade unionists, we are concerned about what it does for industrial relations. It should not only be a concern to those of us in the trade union movement, but to all of us as Canadians. If you look at the Canada Labour Code and what it says it is designed to do, it is designed to make sure there are good industrial relations in this country so all the people of this country will benefit.

If you look at industrial relations south of the border, it has been utter chaos because of deregulation. There has been chaos in the airline industry. There have been strikes all over the place. As far as the trucking industry is concerned, using the Bankruptcy Act in the United States, chapter 11—they put the gun to the union's head and said if the unions do not

[Traduction]

Nous n'y voyons aucun inconvénient. Ce qui nous embête, c'est la situation actuelle. A notre avis, le gouvernement ne semble pas avoir bien mûri sa décision de réexaminer toute la situation des secteurs des transports, qui a une importance si vitale pour le Canada. Nous avons pour voisin l'une des nations les plus puissantes au monde. Cette seule présence devrait suffire à nous inciter à étudier plus soigneusement que jamais tout changement que nous envisageons d'apporter au système de transport canadien. La dernière fois que nous étions ici, je crois que nous avions fait savoir qu'étant si près des États-Unis, ce serait ridicule pour le Canada de ne pas au moins tenir compte de l'expérience américaine de la déréglementation du secteur des transports. Nous pourrions certainement en apprendre beaucoup.

Que dire de ce que j'appelle les mythes qui sont créés aux États-Unis dans le secteur des transports? Je ne vais pas entrer dans les détails, car nous en faisons état dans le mémoire et vous en avez déjà certainement entendu beaucoup. En général, les tarifs aériens ont baissé aux États-Unis. Ils ont baissé entre les grandes villes, mais si on les compare aux augmentations pour certaines des régions éloignées du pays, on s'aperçoit que les tarifs n'ont pas du tout diminué. En fait, d'après les deux grandes lignes aériennes qui existent encore, il semble que la déréglementation n'entraînera pas de baisse marquée des tarifs aériens au Canada.

Je ne crois pas qu'il y ait eu d'amélioration particulière du service aux États-Unis à la suite de la déréglementation. Il y a peut-être eu une augmentation du service pour les circuits les plus rentables, particulièrement dans le transport aérien. Mais il n'y a pas eu de changement notable dans le secteur du camionnage. En fait, bon nombre des destinations anciennement desservies par ce secteur ont maintenant été éliminées parce qu'elles ne sont pas rentables.

Nous avons déjà indiqué que si la déréglementation est fondée sur le principe selon lequel une compagnie doit être «prête, apte et disposée» à offrir un service lorsqu'il y aura des bénéfices à réaliser, il semble évident que les transporteurs ne desserviront que les points les plus rentables. Lorsqu'il n'y a aucun bénéfice à réaliser, elles n'offriront pas de service. Et c'est là-dessus que sont fondés les projets de loi C-18 et C-19. L'expérience américaine en atteste.

En tant que syndicalistes, nous nous inquiétons des répercussions sur les relations au sein du secteur. Et cela ne devrait pas intéresser uniquement les syndicalistes, mais tous les Canadiens. Prenez le Code canadien du travail. Il a été conçu pour assurer de bonnes relations dans l'industrie au Canada afin que tous les Canadiens puissent en profiter.

Aux États-Unis, depuis la déréglementation, les relations au sein du secteur des transports sont désastreuses. C'est la catastrophe dans le secteur du transport aérien qui a été frappé de grèves multiples. Dans le secteur du camionnage, les compagnies, invoquant le chapitre 11 de la Loi américaine sur la faillite, ont mis le couteau à la gorge des syndicats en les

[Text]

agree to concessions, they are prepared to declare bankruptcy. As a result, there will be no union at all.

I am not sure that is the kind of society we want in this country just because it happens in the United States. It is not the kind of society I want. I would suggest it is not the kind of society most people in this country want.

In the short term you may get the union off your back, but in the long term there will be an industrial relations dog fight from which this country will not benefit in the long run. If you look at industrial relations in the transportation industry, the transportation industry is one of the most unionized industries in Canada. It comes about because the national transportation system was brought across this country.

The transportation industry has been the most stable industry in this country as far as strikes and lockouts are concerned. I can tell you; I worked in the railway. You can count on one hand the number of railway strikes that have developed across this country. I never knew of a strike in the airline industry prior to five years ago. Nowthere has been a major strike in each of those airlines. There have been strikes in the trucking industry, but unlike the United States where there were major negotiations, it has not developed in Canada. I suggest that strikes in the transportation industry and trucking would not have been as many.

The transportation industry has been stable. One of the reasons it has been stable is the deregulation they work under. A certain number of companies are permitted to operate there. The unions know it and the companies know it. As a result, there has been a stabilization of the industry. I tell you this is all out the window.

• 1735

The other myth is that it is going to increase competition and that we will all therefore benefit from it. All you have to do is look to the United States to see what they say about increased competition. The fact of the matter is that there are six major trucking companies in the United States. I do not know how many fewer there are going to be.

The airline industry is controlled by, at this stage in any event, about three people and six airlines. But it is degenerating to the point where they will become fewer. Certainly this is true in the trucking industry as well, as I have indicated. The railway industry, as a result of the Staggers Act, of course, has gobbled up many of the smaller railways in the United States.

So much for competition. It really is a myth, to the say the least. All you have to do is look at Canada. What is the impact on Canada? I say the impact on Canada is going to be worse than that in the United States. We are going to inherit all of those horrible things that came about as a result of deregulation in the United States plus some.

The fact of the matter is, as has been indicated before this committee, by virtue of the changes concerning railways, that much of the business now transported across this country by

[Translation]

menaçant de déclarer faillite s'ils n'acceptaient pas certaines concessions. Les compagnies ont ainsi réussi à éliminer les syndicats.

Je ne crois pas que ce soit le genre de situation que nous cherchons à reproduire au Canada. Ce n'est pas le genre de société où je voudrais vivre. Et je doute que ce soit le genre de société que la plupart des Canadiens recherchent.

À court terme, de telles mesures vous permettraient peut-être de vous débarrasser des syndicats, mais à long terme, il va y avoir des crises au niveau des relations industrielles dont le Canada sortira perdant. Prenons les relations industrielles au sein du secteur des transports, qui est l'un des plus fortement syndiqués au Canada. Cela tient du fait que le système national de transport touche à toutes les régions du pays.

Le secteur des transports est l'un des plus stables au Canada en ce qui concerne les grèves et les lockouts. Je sais de quoi je parle, car j'ai déjà travaillé dans le secteur ferroviaire. On pourrait compter sur les doigts d'une main le nombre de grèves des chemins de fer au Canada. Jusqu'à il y a cinq ans, je n'avais jamais entendu parler d'une grève dans le transport aérien. Et maintenant, chacune des deux grandes compagnies a fait l'objet d'une grève importante. Il y a aussi eu des grèves dans le secteur du camionnage, mais le Canada, contrairement aux États-Unis, n'a pas entrepris d'importantes négociations. Autrement, je crois que les grèves dans ce secteur n'auraient pas été aussi nombreuses.

Le secteur des transports est demeuré stable, et une des raisons pour cela a été la déréglementation. Certaines sociétés peuvent s'établir là. Les syndicats et les sociétés sont au courant. Ainsi, il y a eu stabilisation dans le secteur. Je puis vous dire ces compromis.

L'accroissement de la concurrence pour le plus grand bien de tous est l'autre mythe. Il suffit de regarder ce qui se passe aux États-Unis et de voir ce qu'on dit de l'accroissement de la concurrence. Aux États-Unis, il y a à toutes fins utiles six grandes sociétés de camionnage. Je ne sais combien d'entre elles vont disparaître.

Le secteur du transport aérien, pour l'instant du moins, est entre les mains de trois personnes et six compagnies aériennes. Les choses se détériorent à tel point qu'il y en aura encore moins. On constate la même chose dans le secteur du camionnage, comme je l'ai dit. L'application de la Loi Staggers dans le domaine des chemins de fer a signifié que beaucoup de petites compagnies américaines ont été englouties.

Et on parle de concurrence. C'est un mythe, c'est le moins qu'on puisse dire. Pour ce qui est du Canada, quelles seront les conséquences? Elles seront encore plus lourdes qu'aux États-Unis selon moi. Nous allons hériter de tous les malheurs issus de la déréglementation aux États-Unis et davantage.

Comme on l'a dit ici, les modifications que subira le secteur des chemins de fer auront pour conséquence qu'une grande partie du trafic d'est en ouest au Canada sera désormais

[Texte]

Canadian railways will in fact go to the United States. Much of the business that is now being carried by Canadian trucks with Canadian truck drivers will be going on American trucks with American truck drivers. The trucking association in Canada has virtually said the trucking companies in this country will be wiped out. They simply cannot compete with the big three in the United States. The railways have certainly indicated it.

The airline industry is a little different because they do not have the same problems in the trucking industry and the railway industry vis-à-vis the United States. I see now that the Consumers' Association of Canada has said, seeing as there are only two major airlines here, we had better start permitting American or foreign ownership of those airlines. This just frightens the hell out of me.

I say this is what is going to happen in this country. I talk about regional disparities. We will have parts of this country that will not be serviced by rail, will not be serviced by air and will not be serviced by truck. The Americans simply will not consider it to be profitable enough. As a result, we will lose it.

We are going to present a brief to you in which we will indicate this. I could not help but listen to one of the committee members who asked whether there was any proof about what is happening in the United States. I am going to tell you something. There are all kinds of stuff happening in the United States now where they are beginning to realize the mistake they made as a result of deregulation, particularly in the trucking industry.

On television last week I watched *60 Minutes*, which dealt in a very revealing way the great concern about safety on the United States highways as a result of deregulation. *U.S.A. Today* all this week is going to feature the whole question of deregulation, particularly what it is doing to the highways down there. There are all kinds of things. Another one is *Business Weekly*, which is not exactly known for its left-wing point of view. It comes to the conclusion in its story that deregulation in the United States is a catastrophe, particularly as it relates to safety.

In conclusion, Mr. Chairman and members of the committee, we have not changed our view from the last time we were here. As a result of **tFreedom to Move*, we do not see anything in the legislation that is going to do anything except to make Canada a little closer to the United States. We will become dependent upon their railways and their trucking industry; in all probability, we will see them buy into our airline industry.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Hunter. As I mentioned before, your testimony is part of the public record for the committee. You can be sure that your ideas and opinions will be conveyed. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Hunter. I will not go into many of the aspects of your opening remarks, but as you are no doubt aware, no matter what one thinks of the legislation, we are stuck with it and we in the committee

[Traduction]

transportée aux États-Unis. Une grande partie de ce qui est transporté par des camions canadiens, conduits par des chauffeurs canadiens, le sera désormais par des camions américains conduits par des chauffeurs américains. L'Association du camionnage au Canada prévoit que les sociétés de camionnage ici seront ni plus ni moins balayées. Elles ne pourront pas concurrencer les trois grandes compagnies américaines. Les chemins de fer se sont également prononcés.

L'industrie aérienne présente un cas un peu différent car sa situation n'est pas la même que le secteur du camionnage ou l'industrie du chemin de fer par rapport aux États-Unis. L'Association des consommateurs du Canada, faisant remarquer qu'il n'y avait que deux grandes lignes aériennes ici, assure qu'il faudrait permettre aux Américains ou aux étrangers de participer au capital-actions de ces compagnies. Cela m'inquiète au plus haut point.

C'est ce qui doit se produire ici. Je songe aux disparités régionales. Il y a des régions qui ne sont pas desservies par le chemin de fer, ou encore les lignes aériennes ou encore le secteur du camionnage. Les Américains vont juger que ce n'est pas rentable de le faire. Ainsi, nous serons perdants.

Nous allons déposer un mémoire où nous exposerons nos arguments. J'ai été forcé d'entendre un membre du Comité demander si on avait la preuve de ce qui se passait aux États-Unis. Je voudrais vous dire quelque chose. Aux États-Unis, il y a toutes sortes d'indices qui nous permettent de comprendre que les Américains se rendent compte de l'erreur qu'a été la déréglementation, surtout pour l'industrie du camionnage.

J'ai écouté l'émission *60 Minutes* la semaine dernière, qui exposait sans ambiguïté l'inquiétude qu'on a aux États-Unis concernant la sécurité des grand-routes par suite de la déréglementation. A l'émission *U.S.A. Aujourd'hui* on parlera essentiellement de toute la question de la déréglementation, surtout du point de vue du transport routier. Il y a toutes sortes d'éléments à prendre en compte. *Business Weekly* qui n'est pas connu pour ses idées radicales, conclut que la déréglementation aux États-Unis est une catastrophe, surtout du point de vue de la sécurité.

En conclusion, monsieur le président, mesdames et messieurs, nous n'avons pas changé d'avis depuis notre dernière comparution ici. Malgré le document *Aller sans entraves*, les dispositions du projet de loi n'auront pour résultats que de rapprocher le Canada des États-Unis. Nous deviendrons tributaires des chemins de fer américains et du secteur du camionnage américain. Presque inmanquablement, les Américains achèteront nos compagnies aériennes.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Hunter. Comme je l'ai dit, votre témoignage sera publié. Vos idées et vos opinions seront donc communiquées, soyez en assuré. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président et monsieur Hunter. Je ne vais pas reprendre votre exposé, mais vous savez sans doute que quelle que soit l'opinion qu'on a du projet de loi, il sera adopté et nous n'avons qu'un seul recours, en tout

[Text]

are faced—certainly some of us, anyway—with trying to make a bad bill less bad.

• 1740

When you were talking about traffic that would leave Canada and go on American carriers, whether it is truck or rail or whatever, and be transported, I presume you were meaning not only north-south, but east-west traffic which would then re-enter Canada. What is your view about a change in the legislation that would make the law available for the transborder traffic, but for export only? Would you think that would be a useful amendment to the legislation, that leaving the country, crossing the United States... I have a waybill of a carload of plywood that left New Westminster, went south to Burlington Northern, went east to Port Huron on the U.S. railroads and re-entered Canada on a confidential rate.

Now, do you think that in terms of protecting ourselves, at least—shippers, receivers and transporters—it would be useful to have a provision that transborder traffic is for export only?

Mr. Hunter: No, not in my view. I think there is a price to be paid for being a Canadian, and I think there is a price to be paid to ensure, quite frankly... I do not always go around defending trucking companies and railway companies, except I say they have to be viable.

If in fact what you say is correct, then much of our grain could in all probability go south of the border, be shipped across the country, because it is all for export... Just the thought of that runs chills up and down my spine. The fact of the matter is I find nothing wrong with something that is produced in this country going to the ports on Canadian railways or Canadian trucks. As far as I am concerned, I do not think that would be much comfort, quite frankly, to people who would be out of a job and probably on welfare as a result of that. A lot of commodities which would probably go south of the border and across to our country to the east and the west...

Mr. Benjamin: Maybe I put my question badly. You said no, but what you just said indicates that you do not want to happen what I do not want to happen. Have you any other way we can prevent what I consider to be a raid, a licence to... the legislation is a licence to raid Canadian railway and Canadian trucking revenues by the United States carriers.

Mr. Hunter: The only suggestion I have is that the section... I think the whole bloody bill should be scrapped, as far as I am concerned. Start it over and say they should have an in-depth look, such as they did under the MacPherson Royal Commission, at what is needed in this country for transportation. That is what I think should happen, and I consider this to be a band-aid solution to what may be perceived as a problem, which I do not think it is, but in any event it may very well be.

We are about to give our sovereignty, as I see it, or a damn good part of it, to American interests who will be permitted to

[Translation]

cas certains d'entre nous, qui est d'essayer de rendre un mauvais projet de loi moins mauvais.

Quand vous parlez du trafic qui sera détourné vers les transporteurs américains, que ce soit par camion ou par chemin de fer, je suppose que vous ne parlez pas seulement de l'axe Nord-Sud mais de l'axe Est-Ouest, les marchandises rejoignant leur destination canadienne. Que pensez-vous d'un amendement au projet de loi qui aurait pour résultat que le seul trafic transfrontalier serait celui des exportations? Pensez-vous que cet amendement serait utile, que les marchandises qui quitteraient le pays vers les États-Unis... J'ai un connaissance d'un wagon de contreplaqué qui a quitté New Westminster vers le sud par Burlington Northern, poursuivant sa route vers l'est, pour atteindre Port Huron par chemin de fer américain et qui est rentré de nouveau au Canada, et ce à un tarif confidentiel.

Pour protéger les expéditeurs, les destinataires et les transporteurs, serait-il utile de prévoir une disposition sur le trafic transfrontalier qui serait limité aux exportations seulement?

M. Hunter: À mon avis, non. Il y a un prix à payer quand on est Canadiens, et je pense que ce prix doit garantir, en toute franchise... Quand je défends les sociétés de camionnage et de chemins de fer, c'est pour garantir qu'elles sont viables.

Si ce que vous dites est juste, il est fort concevable que notre grain serait acheminé vers le Sud, transporté à l'autre bout du pays, car essentiellement, il s'agit d'exportation... Rien de d'y penser, j'en ai des frissons dans le dos. Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'un produit canadien soit acheminé vers les ports par chemins de fer ou camions canadiens. Selon moi, je ne pense pas que les gens qui se retrouveraient au chômage ou assistés sociaux trouveraient là une consolation. Beaucoup de denrées qui seraient probablement expédiées vers le sud et à travers le continent, d'est en ouest...

M. Benjamin: Ma question est peut-être mal posée. Vous avez dit non, mais vous venez de dire que vous voudriez éviter cela. Pouvez-vous songer à une autre façon d'éviter ce que j'appelle un pillage une autorisation à... la loi est une autorisation pour les transporteurs américains de piller les compagnies de camionnage et de chemin de fer canadiennes.

M. Hunter: Tout ce que je peux proposer c'est que l'article... Je pense qu'on devrait abandonner complètement le projet de loi. Il faudrait recommencer à neuf et faire une étude approfondie, un peu comme l'a faite la Commission royale MacPherson afin de voir quels sont les besoins canadiens en matière de transport. Je pense que c'est ce qu'il faudrait car ce projet de loi n'est qu'un emplâtre pour régler ce qu'on perçoit être un problème et qui selon moi, n'en est pas un, même si on peut le concevoir.

Nous sommes en train de renoncer à notre souveraineté ou à une grande partie de cette souveraineté au profit des intérêts

[Texte]

come into Canada. As far as I am concerned, I do not see any amendment to that which is going to permit our railways and our trucking companies to be a viable operation. They will simply go out of business.

Mr. Benjamin: Well, I find that very interesting. I might say, Mr. Hunter, I think you were one of the ones who heard me say it in 1983, when we were trying to keep the Crow: it would be \$8 to \$12 a tonne cheaper to run grain down through New Orleans than it would through Thunder Bay or Vancouver, but nobody believed me then.

I am wondering, when you are talking about the number of players in the piece, is it your view that the purpose of a degree of regulation is to not only ensure service, safety and viability, but somebody has to make a decision about how many players can play in a market? If you have six players in a market that is big enough for three, all they do is take turns going broke, or pulling in or pulling out.

• 1745

Is it then your view that this kind of regulation must remain in place, that you just cannot throw it wide open and let the jungle take over?

Mr. Hunter: Absolutely. I think that is the crux of what I am saying. Quite frankly I cannot find much wrong in a system built on public need. I mean, I cannot quarrel with that. It has served this country well. I think it is developed in that we have two major railways in this country. We now have two major airlines left in this country. We have some pretty viable trucking companies developed in this country. We have a transportation system under the old public convenience-and-necessity test, which served this country well.

I find nothing wrong with that, and we are going to go from it to a fit, willing and able . . . As I have said, let anybody in, the bottom line is to make a buck; if you do not make a dollar, then do not provide the service. Quite frankly, I find that it runs against everything I hold dear. I suggest to you it is a made-in-America policy and we do not want anything to do with it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to thank the witness for his presentation, a very eloquent and forceful one.

I have been troubled by one aspect of your presentation. It has to do with labour relations and the necessity, in all fairness, in the transport industry to make sure that all the players are properly consulted and are part and parcel of any change of such a magnitude in an area that is so vital to our Canadian economy.

I want to know if your movement had been consulted prior to the tabling of the *Freedom to Move*, or if it had been part and privilege of the consultation that took place with some representatives of the industry prior to the tabling of the legislation. Have you been invited? Have you been consulted? Was your input sought in the preparation of this major change of transportation policy in Canada?

[Traduction]

américains qui pourront venir s'installer au Canada. Selon moi, il n'y a aucun amendement qui pourrait donner à nos sociétés de camionnage et de chemin de fer la viabilité nécessaire. Elles vont inévitablement fermer leurs portes.

M. Benjamin: Je trouve cela très intéressant. Monsieur Hunter, vous m'avez entendu dire en 1983, au moment où j'essayais de maintenir le tarif du Nid-de-corbeau qu'il en coûterait 8\$ ou 12\$ de moins la tonne pour transporter le grain via la Nouvelle-Orléans plutôt que Thunder Bay ou Vancouver, et personne ne m'a cru.

Étant donné le nombre d'intervenants, pensez-vous qu'une certaine réglementation vise non seulement à garantir le service, la sécurité et la viabilité mais aussi à limiter, par décision, le nombre des intervenants sur le marché? S'il y a six intervenants dans un marché qui ne peut en accommoder que trois, ce n'est qu'une question de temps avant que chacun d'entre eux ferme ses portes.

À votre avis, donc, ces règlements-là doivent être maintenus, la loi de la jungle doit être évitée?

M. Hunter: Certainement. C'est l'essentiel de mon propos. Je n'ai rien à reprocher à un système qui se fonde sur la nécessité de servir le public. C'est un système qui a donné de très bons résultats jusqu'ici. Il nous a permis d'avoir deux grands chemins de fer, par exemple. Nous pouvons également compter sur deux grandes lignes aériennes. Nous avons des compagnies de camionnage en très bonne santé. Notre réseau de transport selon l'ancien critère de la commodité et des besoins du public nous a très bien servis.

Et nous allons abandonner ce critère en faveur du prêt, apte et disposé . . . Maintenant, n'importe qui peut faire de l'argent; peu importe le service. Je dois vous dire que c'est contre mes principes. En ce qui me concerne, c'est une idée américaine, qui n'a pas sa place ici.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je remercie le témoin de son exposé très éloquent et très direct.

Je dois cependant vous dire qu'il y a un de vos points qui m'intrigue. Il a trait aux relations industrielles et à l'obligation de l'industrie des transports de s'assurer que toutes les parties intéressées soient consultées et amenées à participer au processus en vue de ces changements si importants qui risquent d'avoir des répercussions sur toute l'économie canadienne.

J'aimerais savoir si votre mouvement a été consulté avant le dépôt du rapport *Aller sans entraves* ou encore s'il a eu droit aux mêmes égards que les représentants de l'industrie avant l'introduction de la loi. Avez-vous été conviés aux entretiens? Avez-vous été sondés? Vos avis ont-ils été recherchés en vue de la préparation de ces changements importants dans la politique des transports au Canada?

[Text]

Mr. Hunter: No.

Mr. Ouellet: You have not. I think it is certainly regrettable, and indeed the reason we have such a legislation may be that a major player in this industry has not been consulted at all.

Mr. Hunter: Let me just add to that. I spoke at McGill University on a panel dealing with the effects on labour relations as a result of deregulation in the transportation industry. I spoke on it after the *Freedom to Move* had been brought in and prior to the present legislation. That is when I was asked, and I was asked by McGill University.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: If it is not an affront to the witness, may I ask the witness, in response to the questions asked by Mr. Benjamin having to do with an origin and destination in the country of Canada, and the product being routed through the United States—Burlington-Northern—if he has considered subclause 134(5) which deals with that very same concern? I, too, do not want to see too great an intrusion by the Americans. However, if he has considered it, does this not fix the Canadian rate, whether or not it goes by way of an American line?

Mr. Hunter: First of all, you are going to have to let me read that clause in the bill. I do not know it all off by heart, I must admit.

Mr. Reid: You spoke as if you did.

Mr. Hunter: No, I spoke as if I knew what the intent of the legislation was; I do not pretend to know it clause by clause.

• 1750

Mr. Reid: The response was given for this same question about re-routing a product with its origin in Canada and destined for a Canadian point.

Mr. Hunter: I have not read this, but my answer would be the same. I have a great deal of difficulty with the idea of giving business to another country, on another railway which is owned in another country, when it could be transported in Canada.

Mr. Reid: Would it not go by Canada if it is only going to get a Canadian rate? That is the purpose of this clause.

Mr. Hunter: I think you can handle the matter of rates in other clauses. As I said, there is a price to be paid for being a Canadian. I do not doubt that.

Mr. Reid: We can throw out the bill, but I ask you to consider that clause.

Mr. Benjamin: Joe, it only applies to the rate in Canada. It does not apply to the rate across the United States.

Mr. Reid: Somebody would be foolish enough to send it by way of the United States.

The Vice-Chairman: Mr. Hunter and Mr. Link, thank you very much for appearing before the committee. As I mentioned previously, perhaps there is disagreement in philosophy, but

[Translation]

M. Hunter: Non.

M. Ouellet: Non, dites-vous. Eh bien, je pense que c'est très regrettable. Si nous avons la loi que nous avons, c'est sans doute dû au fait qu'une des principales parties intéressées n'a pas été consultée.

M. Hunter: J'aimerais préciser une chose à ce sujet. J'ai eu à l'Université McGill l'occasion de participer à un groupe de discussion sur les effets de la déréglementation des transports sur les relations industrielles. C'était après le dépôt d'*Aller sans entraves* et avant la présentation de la loi. Il y a donc eu cette occasion, par l'entremise de l'Université McGill.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Monsieur Reid.

M. Reid: Je ne veux pas insulter le témoin, mais j'aimerais lui poser cette question, à la suite de l'intervention de M. Benjamin. C'est au sujet de l'origine et de la destination au Canada, de l'expédition de produits par les États-Unis, par la Burlington-Northern. A-t-il examiné le paragraphe 134(5) qui traite de ce point? Je ne suis pas plus intéressé que lui par une invasion des Américains. Ce paragraphe ne règle-t-il pas le problème du prix canadien, que le transport s'effectue par une ligne américaine ou non?

M. Hunter: Il faudrait que j'aie l'occasion de revoir ledit article du projet de loi. Je ne le connais pas par coeur, vous savez.

M. Reid: On aurait bien dit pourtant.

M. Hunter: Je me suis prononcé sur l'intention du projet de loi; je n'ai pas prétendu le connaître article par article.

M. Reid: La réponse a été donnée à cette même question au sujet du détournement d'un produit dont l'origine et la destination seraient au Canada.

M. Hunter: Je ne l'ai pas lu, mais ma réponse est la même. Je ne comprends pas pourquoi on voudrait donner des marchés à un autre pays, à un chemin de fer appartenant à un autre pays, lorsque ces marchés pourraient être donnés au Canada.

M. Reid: Les marchandises ne seraient-elles pas transportées au Canada si elles pouvaient avoir seulement un prix canadien? C'est le sens de cet article.

M. Hunter: La question des tarifs et des prix peut faire l'objet d'autres articles. Comme je l'ai dit, il y a un prix à payer pour être Canadien.

M. Reid: Nous pouvons toujours rejeter le projet de loi en entier, mais je vous demanderais d'examiner cet article.

M. Benjamin: Il a seulement trait au prix canadien, Joe. Il ne s'applique pas au prix aux États-Unis.

M. Reid: Il faudrait être bien sot pour passer par les États-Unis.

Le vice-président: Monsieur Hunter, monsieur Link, merci beaucoup de votre comparution devant le Comité. Comme je l'ai indiqué plus tôt, nous ne nous entendons peut-être pas sur

[Texte]

you can be assured that on all sides of the government, and especially on the government's side, we are not intending to do anything anti-Canadian. We are in favour of Canadians. We said we would change it in 1984 and, by God, we will change it.

Mr. Hunter: My faith in committees has been restored recently.

The Vice-Chairman: This meeting is adjourned until 3.30 p.m. tomorrow.

[Traduction]

les grandes orientations, mais vous pouvez être assurés que personne, surtout pas le gouvernement, n'a l'intention de faire quoi que ce soit contre les intérêts du Canada. Nous sommes tous des Canadiens. Nous avons cependant dit en 1984 que nous apporterions des changements et nous allons en apporter.

M. Hunter: Ma confiance dans les comités a été restaurée dernièrement.

Le vice-président: La séance est levée. La prochaine réunion aura lieu à 15h30 demain.

From the Labour Council of Metro Toronto:

Sharon Clarke, Member;
Shannon Hall, Member.

From the Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

James D. Hunter, President.

Du Conseil du travail de la région métropolitaine de Toronto:

Sharon Clarke, membre;
Shannon Hall, membre.

De Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

James D. Hunter, président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Morning Sitting:

From the Ontario Ministry of Natural Resources:

R.J. Kincaid, Assistant Director-Aviation, Aviation and Fire
Management Centre.

From the Airline Division of the Canadian Union of Public Employees:

Richard Nolan, President;
Richard Balnis, Research Department, CUPE National.

From City Express:

Victor Pappalardo, President and Chief Executive Officer;
Richard Wedge, Consultant.

From Westburne Industrial Enterprises Ltd.:

George White, General Manager.

Afternoon Sitting:

From Transport 2000 Canada:

Raymonde Cahill, National President;
John Howe, Research Associate.

From Arctic Transportation Ltd.:

John E. Mattson, Executive Vice-President.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Séance de l'avant-midi:

Du ministère des Ressources naturelles de l'Ontario— Aviation and Fire Management Centre:

R.J. Kincaid, directeur adjoint, Aviation.

De la Division des lignes aériennes du Syndicat canadien de la fonction publique:

Richard Nolan, président;
Richard Balnis, département de la recherche, SCFP
national.

De Cité Express:

Victor Pappalardo, président-directeur général;
Richard Wedge, conseiller technique.

De Westburne Industrial Enterprises Ltd.:

George White, directeur général.

Séance de l'après-midi:

De Transport 2000 Canada:

Raymonde Cahill, présidente nationale;
John Howe, adjoint à la recherche.

De Arctic Transportation Ltd.:

John E. Mattson, vice-président exécutif.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Wednesday, March 25, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 24

Le mercredi 25 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 25, 1987
(39)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:46 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Trucking Association: A.K. MacLaren, Vice-President, Government Relations; William MacKinnon, President of MacKinnon Transport Ltd; Dennis Vincent, Director of Regulatory Affairs, Trimac Transportation Systems, and Second Vice-President; L.P. Tardif, General Manager. *From the Department of Consumer and Corporate Affairs, Bureau of Competition Policy:* Calvin S. Goldman, Director of Investigation and Research; Howard I. Wetston, Deputy Director; Harry S. Chandler, Acting Director, Regulated Sector Branch. *From the Motor Vehicle Manufacturers Association:* Mark A. Nantais, Manager, Committees; Rod Wilcox; Carl Brogan; Carl Phillips, Chairman, Transportation Committee.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

A.K. MacLaren made a video presentation and with the other witnesses from the Canadian Trucking Association answered questions.

The representatives from the Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs made a statement and answered questions.

The representatives from the Motor Vehicle Manufacturers Association made a statement and answered questions.

At 6:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 25 MARS 1987
(39)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 46, dans la pièce 253-D, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De l'Association canadienne du camionnage: A.K. MacLaren, vice-président, Relations gouvernementales; William MacKinnon, président de *MacKinnon Transport Ltd.*; Dennis Vincent, directeur des affaires relatives aux règlements, *Trimac Transportation System*, et deuxième vice-président. L.P. Tardif, directeur général. *Du ministère de la Consommation et des Corporations—Bureau de la politique de concurrence:* Calvin S. Goldman, directeur des enquêtes et des recherches; Howard I. Wetston, directeur adjoint; Harry S. Chandler, directeur intérimaire, direction des industries réglementées. *De la société des fabricants de véhicules à moteur:* Mark A. Nantais, directeur, Comités; Rod Wilcox; Carl Brogan; Carl Phillips, président, Comité des transports.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude des ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

A.K. MacLaren passe une bande magnétoscopique, puis lui-même et les autres témoins de l'*Association canadienne du camionnage* répondent aux questions.

Les représentants du *Bureau de la politique de concurrence, ministère de la Consommation et des Corporations* font des déclarations et répondent aux questions.

Les représentants de *La Société des fabricants de véhicules à moteur* font des déclarations et répondent aux questions.

À 18 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, March 25, 1987

• 1545

The Chairman: I call the meeting to order. Colleagues, I apologize. There are just so many things going on, but we are glad to have the Canadian Trucking Association back. I have been advised by Mr. MacLaren that there is a film some members have seen. I think this is part of *60 Minutes*, is it not? I am told it is about a 12-minute presentation. We waited for as many as are going to be here to arrive, because I know some members have not seen it. With no further ado, please make your presentation, Mr. MacLaren, and then lead into the film.

Mr. A.K. MacLaren (Vice-President, Government Relations, Canadian Trucking Association): Mr. Chairman, thank you very much. We are glad to be back for round two. We hope your travels across the west were enlightening.

Our delegation has changed. We have brought in Mr. Bill MacKinnon, president of MacKinnon Transport Ltd. of Guelph and president of CTA. Wesley Armour, the chairman of CTA, who is from Moncton, is not with us. Dennis Vincent and Louis-Paul Tardif were here before. Wes Armour has sold his trucking company and he has now gone into the dogsled business. You will understand that when you get to Moncton.

The Chairman: This is with no regard to Bill C-19.

Mr. MacLaren: No. We cannot blame this on Bill C-19. Mr. Chairman, just a couple of words of explanation. We were not sure how many committee members may have seen *60 Minutes*, but I would like to make just a couple of preliminary remarks about this program.

We are not showing this for the dramatic impact. We are not showing this because we think it is 100% factual. In some respects, it overstates the problem. We will comment on some of the statistics afterward. We want to show this to the committee because in a year or two from now we do not want to have this kind of program being put on the air about the Canadian trucking industry, and I do not think anyone in this room does.

Secondly and maybe more importantly, this is not a bad indication of the commitment to highway inspection and enforcement that really has to be there to catch the element of the trucking industry. This is not the whole trucking industry. This does not quite come through in this tape perhaps. Parts of the trucking industry are under hyper-competition now and maybe will be even more so under deregulation. One of our major concerns is the commitment across the country of resources and people to effective on-highway enforcement. With this qualification, I think we could proceed with the tape.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 25 mars 1987

Le président: Je déclare la séance ouverte. Je voudrais tout d'abord m'excuser auprès de mes collègues. Il y a tellement de choses qui se passent actuellement. Nous sommes très heureux d'accueillir de nouveau l'Association canadienne du camionnage. M. MacLaren m'a informé qu'un film nous sera présenté que certains députés ont déjà vu. Je crois qu'on l'a montré à l'émission *60 Minutes*, n'est-ce pas? Il dure 12 minutes. Nous avons attendu d'être suffisamment nombreux pour passer le film, car je sais que certains députés ne l'ont pas vu. Sans plus attendre, je vous cède la parole, monsieur MacLaren, après quoi vous pourrez montrer votre film.

M. A.K. MacLaren (vice-président, Relations gouvernementales, Association canadienne du camionnage): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Nous sommes très heureux d'avoir cette deuxième occasion de vous rendre visite. J'espère que votre déplacement dans l'Ouest vous a fourni des éclaircissements.

Notre délégation n'est plus la même. Nous sommes accompagnés de M. Bill MacKinnon, président de *MacKinnon Transport Limited*, de Guelph, et président de l'ACC. M. Wesley Armour, président du conseil d'administration de l'ACC, de Moncton, ne nous a pas accompagnés. MM. Dennis Vincent et Louis-Paul Tardif nous accompagnaient précédemment. M. Wes Armour a vendu sa société de camionnage et a maintenant une entreprise de traîneaux tirés par des chiens. Vous comprendrez lorsque vous irez à Moncton.

Le président: Cela n'a rien à voir avec le projet de loi C-19.

M. MacLaren: Non. Nous ne pouvons blâmer le projet de loi C-19. Monsieur le président, quelques mots d'explication. Nous ne savions pas exactement combien de députés avaient vu l'émission *60 Minutes*, c'est pourquoi j'aimerais faire quelques remarques préliminaires.

Nous ne voulons pas montrer ce film pour ses effets dramatiques. Ni parce qu'il se fonde complètement sur des faits. Sous certains rapports, il exagère même le problème. Nous allons commenter plus tard les statistiques. Nous voulons le montrer aux membres du Comité parce que nous ne tenons pas à ce qu'on diffuse ce genre de film sur le camionnage au Canada dans une année ou deux, pas plus que quiconque ici.

Deuxièmement, et plus important encore, cela montre assez bien la nécessité pour le camionnage de l'inspection et de l'application des règlements concernant les autoroutes. Cela ne touche pas la totalité du secteur du camionnage. Toutefois, dans ce film, ce n'est pas très évident. Certaines branches du camionnage font face à une concurrence très serrée et ce sera pire encore peut-être au moment de la déréglementation. Ce qui nous préoccupe surtout c'est l'engagement, d'un bout à l'autre du pays, des ressources et des personnes nécessaires à la mise en vigueur des règlements sur les autoroutes. Cela dit, nous allons maintenant vous montrer le film.

[Texte]

[Film Presentation]

[Traduction]

[Présentation du film]

• 1600

Mr. MacLaren: The American Trucking Association is pretty upset about that program, because they think it states that the whole trucking industry is in the same condition, and that is just not true. There is an element of the trucking industry that has been particularly affected by deregulation, and that is the mass of independents that have come into the industry.

The general freight LTL carriers still operate safely where there is a concentration in the industry. There is a statistic in here which indicates that about two-thirds of the trucks we pull off the road are unsafe, but that has to be interpreted with an understanding of what is actually going on. They do not pull over every truck. For example, they do not pull over the fleet operators who they know maintain a safe operation. If it looks like a new truck going by, they may not always pull it over. They only pull over the guys who they think may have a problem. So that two-thirds figure may not be quite right.

You have to resort to pretty comprehensive on-highway safety enforcement regimes to be sure that you have a handle on this. We have problems in Canada right now, but we are not suggesting that there is suddenly going to be a disaster on January 1, 1988 and everything is fine now. We could cite examples of truck accidents in Canada that are more horrific than the one they used. We generally think the record of the Canadian trucking industry is pretty good, but it is not good enough. There are economic pressure on the industry now, given the level of deregulation that has been taking place already. With that interpretation, Mr. Chairman, I think we could go to your questioning.

Mr. Ouellet: Mr. MacLaren, since you last appeared before us, I have asked the Minister of Transport for his views on the new legislation proposal in the U.S. in relation to the trucking industry from Mexico and Canada. You have probably seen the answer that the Minister gave me in the House. Is this satisfactory, or do you think some better, more accurate guarantee should be put in the current legislation? Should measures other than this be taken?

• 1605

Mr. MacLaren: We are not dealing with safety. We are dealing with the question of the proposal in the next phase of U.S. highway regulation to put in language which will allow the president or secretary of transportation to re-regulate, deregulate, take licences away or do whatever with foreign trucks on a reciprocity basis.

I think the Minister's comment was "we will do unto them as they do unto us" or something like that. We have a problem with that. We raised this issue with Transport Canada quite some time ago. Earlier, before the committee, the same issue came up in connection with the heavy vehicle use tax, which

M. MacLaren: Ce programme a passablement vexé l'Association canadienne du camionnage. Il laisse entendre que toute l'industrie du camionnage est dans la même situation, ce qui n'est pas vrai. La déréglementation touche particulièrement un secteur précis de l'industrie du camionnage, soit la foule de camionneurs indépendants qui en font maintenant partie.

En général les transporteurs de charges partielles réussissent encore à respecter les normes de sécurité, ce qui est favorisé par le degré de concentration dans l'industrie. On trouve ici une statistique qui laisse entendre qu'environ les deux tiers des camions que nous vérifions lors de contrôles ponctuels ne sont pas sécuritaires, mais il faut interpréter cette statistique en sachant bien ce qui se passe. On ne contrôle pas tous les camions. Par exemple, on ne touche pas aux camions de flotte qui, on le sait, respectent la sécurité. Si on voit passer ce qui semble être un nouveau camion, on ne le stoppe pas à tous les coups; on ne contrôle que ceux dont on pense qu'ils pourraient poser des problèmes. Par conséquent ce chiffre de deux tiers n'est pas nécessairement juste.

Il faut faire respecter le code de la route de façon assez rigoureuse pour être sûr qu'on a vraiment le contrôle. Nous avons des problèmes au Canada actuellement, mais nous ne prétendons pas qu'il y aura de désastre subit, le premier janvier 1988, alors que tout va pour le mieux maintenant. On pourrait vous donner des exemples d'accidents de camion survenus au Canada qui feraient encore plus peur que celui qui vous a été présenté. En général, l'industrie du camionnage au Canada a une assez bonne fiche, mais ce n'est pas encore l'idéal. Il y a des pressions économiques qui s'exercent sur l'industrie actuellement, à cause des éléments de déréglementation déjà mis en place. Cela dit, monsieur le président, je suis prêt à répondre à vos questions.

M. Ouellet: Monsieur MacLaren, depuis que vous avez comparu devant nous, j'ai demandé au ministre des Transports ce qu'il pensait de la nouvelle loi proposée aux États-Unis concernant l'industrie du camionnage du Mexique et du Canada. Vous avez probablement lu la réponse que le ministre a donnée en Chambre. Cela vous satisfait-il ou pensez-vous qu'une meilleure garantie, une garantie plus précise devrait être prévue? Devrait-on y ajouter d'autres mesures?

M. MacLaren: Il n'est pas question de sécurité, mais d'octroyer au président ou secrétaire au Transport, lorsque la réglementation routière américaine sera révisée, le pouvoir d'imposer de nouveaux règlements, d'en supprimer certains autres, de retirer des permis ou de prendre toute autre mesure réciproque à l'égard des compagnies routières étrangères.

Je crois que le ministre a répondu que ce sera oeil pour oeil et dent pour dent. Cela nous pose certains problèmes. Nous en avons parlé avec le ministère des Transports il y a déjà quelque temps. Devant ce même comité, il en avait été question à propos de la taxe frappant les véhicules lourds, que le Congrès

[Text]

incidentally Congress has approved. It is 75% of the full rate, but the President may veto the legislation it is in. Congress may override that legislation. At that time, the Minister said we could use the section providing for guidelines to retaliate.

Your chairman would know better than I would, because he used to sit at the front of the class at Dalhousie Law School when I was at the back. Dean Read, who taught us legislation, used to tell us you cannot override legislation with subservient legislation—i.e., guidelines. We are talking about regulations and guidelines. I do not know. Can you pass guidelines that would override sections 73 and 74, setting out the regime for how you will deal with entry? I have some questions about that.

I do not think, and no industry lawyers I have talked to in this area think, there is very much power or clout to do anything. Our concern is if we do get into a hassle with the Americans, and they do something to us . . . It is not only the heavy vehicle use tax. We discovered New York State has brought in a tax; it is a franchise tax, which has been in the courts for two or three years. New York State is a terribly important bridge state for our truckers going up and down the eastern seaboard. It is okay for them to tax your mileage based on revenue earned in New York State. That tax impedes us pretty severely. It is an unfair application of a doing-business tax.

It goes on and on and on. The Americans may have problems with us. If it is not regulatory entry, it may be the application of workers' compensation, application of labour code hours, service, or goodness knows what.

In the Canadian legislation, we would like to see two things. We would like to see the Canada-U.S. Consultative Committee, which is already there and meets twice a year, upgraded to an advisory committee to deal with these issues. It could actually have these issues put before them on a board or something like that. It could make recommendations to the two governments on how to resolve these issues.

For the sake of preserving the sovereignty over our own transportation industry in our own country, we think the Canadian legislation should have some adequate language to allow the Minister of Transport, after consultation with his provincial colleagues, to intervene the same way as it looks like the Americans are going to through their legislation.

Mr. Ouellet: As members of the committee, I guess we could try to draft this appropriate language. I hope some officials in the department might be helpful, but if they are not, can you be of some help with the wording?

Mr. MacLaren: When an earlier version came up in suggested legislation last year—I believe it was introduced by Senator Packwood—I drafted an alternate Canadian clause. I

[Translation]

a approuvée par ailleurs. Elle s'élève à 75 p. 100 du plein tarif, mais le président risque de poser son veto au texte de loi en question. Le Congrès pourrait outrepasser ce texte de loi. À l'époque, le ministre avait répondu que nous pourrions prendre des mesures de rétorsion en invoquant l'article relatif aux directives.

Votre président le sait beaucoup mieux que moi, car à la faculté de droit de Dalhousie, il s'asseyait au premier rang, alors que moi, j'étais au fond. Dean Read, qui nous enseignait les lois, nous disait que des textes juridiques secondaires, c'est-à-dire, des directives, ne pouvaient outrepasser des lois. Il est donc question de règlements et de directives, mais je ne sais pas. Peut-on établir des règlements qui supplanteraient les articles 73 et 74, et fixer les modalités d'accès? J'ai quelques réserves là-dessus.

Je ne crois pas—et les avocats spécialistes de ce domaine à qui j'en ai parlé sont du même avis—que nous puissions faire quoi que ce soit. Ce qui nous inquiète, en cas de litige avec les Américains, s'ils nous font quelque chose . . . La taxe frappant les véhicules lourds n'est pas la seule. Nous avons découvert que l'Etat de New York avait imposé une taxe également; il s'agit d'une patente qui est en délibéré devant les tribunaux depuis deux ou trois ans. L'Etat de New York est une plaque tournante très importante pour nos routiers qui descendent le long de la côte est et en remontent. Nous ne voyons aucun inconvénient à ce qu'ils frappent d'une taxe le kilométrage calculé en fonction des revenus accumulés dans l'Etat de New York. Cette taxe nous empêche de manoeuvrer. C'est une façon très injuste d'appliquer une taxe d'exploitation.

Mais je pourrais continuer. Les Américains auront peut-être des problèmes ici. Si ce ne sont pas des problèmes d'accès, ce sera alors l'application de la réglementation relative aux accidents du travail, ou aux heures de travail, au service, je ne sais pas.

Nous voudrions voir deux éléments dans le texte de loi canadien. Nous aimerions que la Commission consultative canado-américaine, qui existe déjà et qui se réunit deux fois par an, devienne une commission ayant voix consultative dans ce domaine. Elle pourrait être saisie de ces questions ou quelque chose de ce genre. Elle pourrait formuler des recommandations aux deux gouvernements sur la manière de résoudre ces problèmes.

Pour que l'industrie des transports demeure véritablement canadienne, nous pensons que le texte de loi canadien devrait permettre au ministre des Transports, après consultation avec ses homologues provinciaux, d'intervenir de la même manière que le peut son homologue américain.

M. Ouellet: Nous pourrions, mesdames et messieurs, essayer de rédiger un amendement de ce genre. J'espère que des fonctionnaires du ministère pourraient nous prêter leur concours, mais dans la négative, pourriez-vous nous aider à le rédiger?

M. MacLaren: Lorsqu'une version antérieure à ce texte de loi a été présenté l'année dernière par le sénateur Packwood, je crois, j'ai rédigé une variante de cet article. Je l'ai envoyé au

[Texte]

sent it over to Transport, but I cannot find it in my files. I do not say it was appropriate, but we could try our hand at something that gives the Minister, on consultation, the right to intervene in this area.

Mr. Ouellet: Through your good auspices, would it be possible to be in touch with the ministry and get this wording sent to us? I think it would be helpful to look at it.

Mr. MacLaren: I will take another look.

Mr. Ouellet: If Mr. MacLaren has lost the documentation, surely it is in the ministry. You would have no objection if it were to be tabled with the committee.

• 1610

Mr. MacLaren: I am not saying it is anything close to adequate, but it may be a beginning.

The Chairman: Okay. We will search and seek and see what we will find.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. I appreciate you taking the time to show us an excerpt from *60 Minutes*. When we were on the road we had heard about it, but I do not think any of us has had a chance to see it. Even though some will argue that we are not trying to follow the lead of the Americans, many of the comments made on the tape were identical to the arguments that have been made before this committee, particularly in terms of what happens when the dollar is squeezed so much and where does a company have to cut corners.

You mentioned in your response to Mr. Ouellet about the New York tax. In the United States, has there been deregulation right across the board, or is it a hodge-podge, patchwork kind of thing where each state has retained its own form of control and regulation?

Mr. MacLaren: Mr. Angus, could I have Dennis Vincent deal with that? Trimac Transportation is probably the largest Canadian-owned carrier with operations in the United States. They are number three or four in North America in bulk carriage and he is very familiar with the position across the United States in this area.

Mr. Dennis Vincent (Director of Regulatory Affairs, Trimac Transportation System: Second Vice-President, Canadian Trucking Association): It is difficult to answer your question, because the regulatory system in the United States runs anywhere from one to three tiers in a state; that is, you have three different agencies to answer to, and even that is when you are dealing with Interstate Commerce Commission authorities. So a carrier operating in the United States, and let us assume for a minute he has a 48-state authority, may deal with up to 100 agencies.

The regulations on intra-state traffic are not necessarily deregulated. Some states have, as California; I think you have

[Traduction]

ministère des Transports, mais je ne peux pas la trouver dans mes dossiers. Je ne dis pas qu'elle était parfaite, mais nous pourrions essayer de rédiger quelque chose qui permettrait au ministre, après consultation, d'intervenir dans ce domaine.

M. Ouellet: Pourriez-vous vous mettre en rapport avec le ministère des Transports et nous faire envoyer cet amendement? Je crois que ce serait très utile.

M. MacLaren: Je vérifierai de nouveau dans mes dossiers.

M. Ouellet: Si vous l'avez perdu, cet amendement se trouve sûrement au ministère. Vous ne verriez aucune objection à ce qu'il soit envoyé au Comité?

M. MacLaren: C'est loin d'être parfait, mais c'est un début.

Le président: Bien. Nous allons faire des recherches et voir ce que nous allons pouvoir déterrer.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, bon après-midi. Je vous remercie de nous avoir montré cet extrait de l'émission *60 Minutes*. Lorsque nous étions en déplacement, nous en avons entendu parler, mais je ne crois pas que l'un d'entre nous ait eu l'occasion de le regarder. Même si certains disent que nous n'essayons pas de copier les Américains, nombre d'observations qui y ont été faites étaient identiques aux arguments avancés devant le Comité, surtout en ce qui concerne le resserrement du dollar et les angles que les compagnies essaient de couper.

Vous avez parlé de la patente qu'impose l'État de New York en réponse à une question posée par M. Ouellet. Aux États-Unis, cette déréglementation s'applique-t-elle partout ou chaque État est-il libre d'établir les règlements qu'il veut?

M. MacLaren: Monsieur Angus, puis-je demander à Dennis Vincent de répondre à cette question. La société *Trimac Transportation* est vraisemblablement le plus gros transporteur canadien qui travaille aux États-Unis. Cette compagnie occupe le troisième ou le quatrième rang en Amérique du Nord pour ce qui est du transport en vrac, et M. Vincent connaît très bien la situation aux États-Unis dans ce domaine.

M. Dennis Vincent (directeur des affaires réglementaires, Trimac Transportation System: deuxième vice-président, Association canadienne du camionnage): Il est difficile de répondre à votre question, car aux États-Unis les transports sont réglementés par une à trois instances différentes dans un même État; il faut passer par trois organismes différents, même lorsqu'on s'adresse aux autorités de la *Interstate Commerce Commission*. Ainsi, un transporteur qui travaille aux États-Unis, en supposant qu'il peut le faire dans 48 États, peut devoir s'adresser à 100 organismes différents.

La réglementation régissant le trafic intra-État n'a pas été nécessairement abolie. Certains États l'ont abolie, comme la Californie; je crois que vous avez entendu parler de la Califor-

[Text]

heard about California and its re-regulation. Other states have declined to follow that lead.

As a matter of fact, I was down in the state of Texas not too long ago and I was before the Texas Railroad Commission and it took me back 10 years, because I had not seen that kind of regulation for a long time. It is very tightly regulated in terms of entry and rate control. As a matter of fact, there is a big fight going on between the federal government and the state government now as to whether the federal government is trying to prevent their state regulation.

But you cannot walk into the United States and set up an intra-state business. You cannot do it in New York, you cannot do it in Michigan, you cannot do it in the State of Washington. I am sort of looking across at the first tier of states to Canada. So you have a mixed bag. And no, they are not deregulated.

Mr. Angus: In the sense of the Canadian-owned carriers, is there a danger that if this bill goes through as it was drafted that over a relatively short period of time, those will no longer be Canadian owned, they become subsidiaries of American trucking companies?

Mr. MacLaren: It is a concern, but it should not be overstated. I think what is fair to say is that when we deregulate, if it is January 1 next year—because the reverse onus thing really is not workable or three years later, whatever, and I think we are going a long part of the way at the beginning of next year—we will have created free trade in highway transport services between the two countries. You will then have a virtually wide-open system that is subject to the economic pressures on either side.

What happens to the U.S. trucking industry thereafter in terms of growth integration is likely to happen to the Canadian industry. In one of the supplements to our main brief, you will see an expert from the ENO Transportation Foundation study, a chapter out of that study and it talks about the tremendous degree of concentration which has taken place in the last seven years in the LTL industry, which is the biggest part of the U.S. industry—tremendous concentration—and that process continues.

Now, those big U.S. carriers are mostly in here. It is impossible to say that they will limit themselves, as the Bureau of Competition Policy has said, based on its economic studies, to only coming into Montreal and Toronto and turning around. In fact, one of their consultants originally, on *Freedom to Move*, made the statement that they are only interested in trips over 1,000 miles in and out of our big centres, two months after Yellow Freight Systems had gone to the Quebec government and got 18 city and town operating authorities throughout Quebec.

• 1615

So those big truckers are now under pressure from the big national shippers they deal with, and they are not just going after long-haul LTL traffic. Most of them have set up truckload divisions because those big national shippers insist on dealing with fewer and larger truckers to cover the nation

[Translation]

nie et de son deuxième effort de réglementation. D'autres États ont jugé bon de ne pas suivre cet exemple.

D'ailleurs, je me trouvais au Texas il n'y a pas si longtemps, où je comparais devant la *Texas Railroad Commission*, et ce que j'y ai vu m'a ramené 10 ans en arrière. L'accès et le contrôle des tarifs y sont très stricts. D'ailleurs, le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'État sont en train de se livrer bataille afin de déterminer si le gouvernement fédéral n'essaie pas d'entraver les pouvoirs de réglementation de l'État.

Mais il est impossible de travailler à l'intérieur d'un seul État aux États-Unis. Il est impossible de le faire dans l'État de New York, dans l'État du Michigan, dans l'État de Washington. Je ne cite que les États les plus proches du Canada. Par conséquent, on y trouve un peu de tout. Non, la réglementation n'a pas été abolie.

M. Angus: Si ce projet de loi était adopté dans sa formulation actuelle, ne pensez-vous pas que les entreprises de camionnage canadiennes deviendraient en très peu de temps des filiales d'entreprises de camionnage américaines?

M. MacLaren: Oui, c'est inquiétant, mais il ne faut pas exagérer. Je crois que lorsque la réglementation canadienne sera abolie, que ce soit le 1^{er} janvier prochain—parce qu'il serait impossible d'imposer le fardeau de la preuve inverse d'ici-là, ou dans trois ans, peu importe, et je crois que ce sera presque fait au début de l'année prochaine—les services de transport routier entre les deux pays seront complètement libéralisés. Il existera alors un système totalement ouvert, où la concurrence jouera librement.

Je crois que l'industrie canadienne sera tout autant soumise à la concentration d'entreprises que l'industrie américaine. En annexe à notre mémoire principal, vous trouverez un extrait d'une étude réalisée par un expert de la *ENO Transportation Foundation*, qui parle de l'énorme degré de concentration qui s'est produit au cours des sept dernières années dans l'industrie des chargements partiels, qui représente le gros du transport aux États-Unis, et cette concentration se poursuit.

La plupart des grosses entreprises de camionnage américaines sont installées ici au Canada. Personne ne sait en réalité, autrement que par les études économiques réalisées par le Bureau de la politique de concurrence, si elles se contenteront d'aller à Montréal et Toronto. De fait, à propos du document *Allez sans entrave*, un de leurs experts avait dit qu'il ne s'intéressait qu'aux parcours de plus de 1,000 milles, mais non à nos gros centres urbains, deux mois après que *Yellow Freight Systems* eut obtenu du gouvernement du Québec l'autorisation de circuler dans 18 villes.

Ces grosses entreprises de camionnage cèdent aux pressions qu'exercent les gros expéditeurs nationaux avec lesquels ils font affaire, et ils ne se contentent pas de chargements partiels sur de longs parcours. La plupart ont créé, au sein de leur entreprise, des divisions routières, car ces gros expéditeurs

[Texte]

for them so that they can maximize their discounts. They are now insisting that those truckers have complete computer compatability with them in terms of billing, tracing and all interface, but that takes a level of sophistication. In addition, they are insisting that those big truckers also provide service to them in truckload and shorter-haul LTL.

You cannot say that the U.S. truckers did this in the past and they will not go any further because it is an evolving situation. If our truckers cannot compete because the U.S. truckers have other advantages and we do not get the tax breaks we need, such as equal depreciation, Canadian truckers will then say that they can only stay in business if they move their operations to the U.S., or that they can maximize their profits if they move their international operations to the U.S.. They will stay in business by running a subsidiary, but they will be hiring Americans to operate internationally. I do not think we can say that if we deregulate January 1, 1988, the whole Canadian trucking industry will be taken over, but there will be the same economic forces and rationalization process that apply on a continental basis.

After 30 years of deregulation in Australia, the interstate trucking industry is now dominated by three trucker forwarders, which have about 70% of the market. So on that LTL general freight market, there are economies of scale and there is a pressure toward concentration. It has run its course in Australia and it is happening in the States. In Canada, we have more quasi-national general freight truckers than they have in the United States, but I do not think that is going to last. I happen to know of two or three that are on the market and while I am not saying that they are going to go out of business, there will be a consolidation and rationalization process.

Mr. Angus: While there will be no reduction in the Windsor-Toronto-Montreal corridor in terms of level of service, because of the draw of the north-south and the competition by the large American carriers, is there going to be a negative impact on travel along the north shore of Lake Superior or to the Maritimes, for example? Are those areas going to suffer because there is a form of cross subsidization now, which allows the carriers to service the smaller centres between points A and B?

Mr. MacLaren: One of our concerns with *Freedom to Move* is putting almost complete emphasis on the needs of shippers and saying that the transportation industry is a derived demand which exists solely to provide service to shippers. That is true, but it is not an absolute. Anyone who knows Canadian transportation history knows it has always been a struggle to

[Traduction]

nationaux ne veulent passer de contrats qu'avec un nombre restreint de grosses entreprises de camionnage, qui peuvent couvrir l'ensemble du territoire, leur permettant ainsi de bénéficier de remises plus élevées. Ils insistent maintenant pour que ces entreprises de camionnage disposent des mêmes systèmes informatiques, des mêmes méthodes de facturation, de dépistage et d'interface, mais cela demande un certain niveau de perfectionnement. En outre, ces expéditeurs insistent pour que ces grosses entreprises de camionnage assurent également le transport de chargements entiers et de chargements partiels sur de plus petits parcours.

On ne peut pas dire que c'est ce que faisaient les camionneurs américains par le passé, et ils n'iront pas plus loin, car la situation évolue. Si nos entreprises de camionnage ne peuvent livrer concurrence aux Américains parce que ces derniers ont d'autres avantages et si nous ne pouvons pas obtenir les dégrèvements fiscaux dont nous avons besoin, comme des périodes d'amortissement égales, ils vous diront qu'ils ne peuvent continuer de travailler que s'ils s'installent aux États-Unis ou qu'ils ne peuvent porter leurs profits au maximum que s'ils installent leurs transactions internationales aux États-Unis... Ils resteront ici et exploiteront une filiale, mais ce seront des Américains qui s'occuperont de leurs transactions internationales. Je ne crois pas que l'on puisse dire qu'à compter du premier janvier 1988, lorsque la réglementation sera abolie, l'industrie du camionnage canadienne toute entière sera rachetée par les Américains, mais elle devra subir les mêmes pressions économiques et procéder à la même rationalisation qu'aux États-Unis.

La réglementation a été abolie en Australie il y a 30 ans, et l'industrie du camionnage interÉtats est maintenant dominée par trois entreprises de camionnage, qui détiennent environ 70 p. 100 du marché. Ainsi, dans le domaine des chargements partiels de fret général, des économies d'échelle s'imposent, et la concentration devient chose inévitable. C'est ce qui s'est produit en Australie, et c'est ce qui se produit aux États-Unis. Le Canada compte davantage d'entreprises de camionnage de fret général quasi nationales qu'aux États-Unis, mais je ne crois pas que cela durera. J'en connais deux ou trois qui travaillent maintenant, je ne voudrais pas dire qu'elles vont faire faillite, mais il y aura des fusions et une rationalisation s'imposera.

M. Angus: Les services ne diminueront pas sur le parcours Windsor-Toronto-Montréal parce que ce parcours est intéressant parce qu'il y a la concurrence des grosses entreprises américaines, mais ces services ne diminueront-ils pas le long de la côte nord du lac Supérieur ou dans les provinces maritimes, par exemple? Ces régions vont-elles en pâtir, car il existe une espèce d'interfinancement maintenant, qui permet aux transporteurs de desservir les petits centres situés entre un point A et un point B?

M. MacLaren: Le document «Aller sans entraves» mettait un peu trop l'accent sur les besoins des expéditeurs en déclarant que l'industrie des transports ne doit son existence qu'aux expéditeurs. C'est vrai, mais ce n'est pas tout. Tous ceux qui connaissent l'histoire des transports au Canada savent qu'il a toujours été difficile d'assurer un système de transport national

[Text]

maintain an efficient national transportation system because of geography, population, demographics and what have you.

We are going to a north-south integrated economy with or without free trade or full transportation deregulation. This is going to mean that U.S. manufacturers are going to take a look at their operating subsidiaries here, and there is not a week that goes by when you do not see a U.S. manufacturing subsidiary, particularly in consumer electronics, closing down.

That process took place in Canada 25 years ago with local industries, such as the butcher, the bakery and the brewery. Economies of scale will suggest that you go back and manufacture where you can manufacture most efficiently. If you are a big U.S. trucker, we will give you the same discount out of Toronto, Vancouver and Montreal, as he gives you from Chicago to San Francisco or Dallas. So why do you need a Canadian subsidiary?

You can upgrade your U.S. plant, which is much more efficient, to take bilingual, metricated packages for one shift a week and you can serve the Canadian market. The tariff customs duty is no longer a real problem, with or without free trade. That process is going to be there and I would not like to say that it is due to deregulation, but the deregulatory process and the integration process will accentuate that to some extent. It is going to be due to deregulation. The deregulatory process and the integration process, I think, will accelerate that to some extent.

• 1620

I do think, with two other phenomena, that there is a problem with the east-west infrastructure viability of transportation or some parts of transportation. First of all, I do not think the Canadian transportation industry could be deregulated at a more risky time in any of the post-war years. International commodity markets have eroded and we do not know when they are going to come back. Second, some work has been done in the States, but I do not know of any here. There has been tremendous product substitution of consumer goods by imports in North America.

The American Trucking Association has done some work on this and calculates that in terms of manufactured goods distribution there is no higher volume of traffic now than there was in 1975 which is due to import substitution. An import movement of a manufactured good requires one or two moves at most. A product manufactured inside the United States, and similarly in Canada, involves seven to twelve moves on average. So there are a lot of things leading to a pretty static transportation situation.

With deregulation and integration north-south, we are going to get a greater north-south axis on transportation anyway. Deregulation just facilitates it.

Mr. Angus: Let me put just one final question in the area of safety. I have done a quick scanning of the brief and I recognize the points you raise. There is one area I have been

[Translation]

rentable en raison des conditions géographiques, démographiques, etc.

Nous nous acheminons de plus en plus vers une économie intégrée nord-sud, qu'il y ait libre-échange ou pas, que la réglementation de l'industrie des transports soit abolie ou pas. Ainsi, les fabricants américains vont regarder d'un peu plus près leurs filiales ici, et pas une semaine se passe sans qu'une filiale d'une société américaine, en particulier dans l'électronique domestique, ne ferme ses portes.

C'est ce qui s'est produit au Canada il y a 25 ans lorsque les petites entreprises locales, les boucheries, les boulangeries et les brasseries ont fermé leurs portes. Les économies d'échelle vous poussent à fabriquer vos produits là où vous pouvez les fabriquer de la manière la plus rentable. Si vous êtes une grosse entreprise de camionnage américaine, nous vous donnerons à partir de Toronto, Vancouver et Montréal les mêmes remises qu'il vous donne de Chicago, San Francisco ou Dallas. Alors pourquoi avoir une filiale au Canada?

Vous pouvez toujours moderniser votre usine américaine, ce qui est beaucoup plus rentable, et une fois par semaine acheminer des paquets bilingues convertis au système métrique sur le marché canadien. Les droits de douanes ne constituent plus de véritables problèmes, libre-échange ou pas. C'est ce qui va se produire, et je ne voudrais pas dire que cela sera attribuable à la déréglementation, mais cela ne facilitera pas les choses. Je crois que deux phénomènes menacent le système de transport est-ouest ou du moins certains éléments de ce système.

Premièrement, je ne crois pas que l'industrie des transports canadienne aurait pu être déréglementée à une époque plus risquée de l'après-guerre. Les marchés internationaux de produits de base se rétrécissent et nous ne savons pas quand cette tendance va être inversée. Deuxièmement, des études ont été faites aux États-Unis, mais je ne crois pas que ce soit le cas ici. Les biens de consommation courants sont de plus en plus importés en Amérique du Nord.

L'*American Trucking Association* en a réalisé une étude et selon cette étude, le volume du trafic des biens manufacturés n'est pas plus élevé qu'il ne l'était en 1975, ce qui est directement attribuable au remplacement des productions nationales par des importations. Un produit manufacturé importé est transporté une ou deux fois au maximum. Or, un produit manufacturé aux États-Unis, et la même observation vaut pour le Canada, est transporté sept à douze fois en moyenne. On peut donc trouver de nombreuses causes au manque de dynamisme de cette industrie.

La déréglementation et l'intégration nord-sud aidant, le transport se fera surtout selon un axe nord-sud. La déréglementation ne fait que faciliter la chose.

M. Angus: Je voudrais vous parler de la sécurité et ce sera ma dernière question. J'ai parcouru très brièvement votre mémoire et je comprends les points que vous y abordez. Un

[Texte]

pursuing and I would like to get your reaction to it. In Ontario law, in some sectors there is the right of an individual worker to refuse to work in an environment that is unsafe to them personally.

It has been suggested that in order to provide protection for trucks and air as well as rail that a mechanic, for example, who provides servicing should have the right under this bill or some other bill to refuse to allow that tractor, say, out of the shop because of a belief—and one would assume a verifiable belief—that it was unsafe. The employer would not then be able to discipline or to pressure that employee to sign it off or to let it out. I guess the same thing would apply to the driver.

Mr. MacLaren: There are two things here. I will deal with part of it and I will get Mr. Vincent to deal with the other part.

First of all, the Canada Labour Code has a provision in Part IV which specifies that a worker has the right to refuse work. They took out the "imminent danger" clause in an amendment two years ago. In terms of the individual truck driver, if he thinks his vehicle is unsafe I guess he can refuse. He is covered and cannot be disciplined. Now, Mr. Vincent, in terms of the safety inspection and certifying garages and things like that, how is this going to work about a mechanic being responsible for the work he does? Is there anything in there?

Mr. Vincent: Well, there are a couple of areas to address in that. Without getting too technical, I will just try to explain; maybe you can ask me a little further if I do not give you the right answer.

When you are dealing with let us say the U.S. Motor Carrier Safety Regulations as they stand now, on equipment that is turned in by a driver the defects are noted. That equipment has to be repaired before it is sent out again. When the equipment is accepted by a new driver, it is up to him to check and make sure that all the defects noted are fixed; if not, he is not supposed to take the equipment out. He goes through the same trail of paperwork. So what you have is a trail of paperwork.

Now, the other issue in vehicle safety is inspections. That means annual inspections or more frequent inspections, whatever are mandated. Those inspections, according to the U.S. regulations, are also required to be kept on file. When you take yourself down to the picture we looked at on the road enforcement, one of the documents supposed to be in the cab is a pre- and post-trip. When you go back to the system of post-audit, that is inspecting facilities, what is supposed to be in a carrier's files are the records of regular maintenance of the equipment. The pre- and post-trip inspection reports are all supposed to be there.

So what it goes back to is there is the paper, and we propose as CTA that the paper be in place. What it boils down to is that if you do not have the enforcement hierarchy in place on the highway in the post-audit system then paper is nothing.

[Traduction]

aspect de cette question m'intéresse et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Selon le droit ontarien, un employé peut, dans certains secteurs, refuser de travailler s'il juge que la situation dans laquelle il travaille présente un danger.

Certains ont dit que, par mesure de protection, les mécaniciens, par exemple, qui assurent l'entretien de camions, d'avions ou de trains, devraient avoir le droit, en vertu de ce projet de loi ou en vertu d'un autre projet de loi, de refuser de laisser, disons ce tracteur, sortir de l'atelier s'il estime—sujet à vérification, je suppose—qu'il présente un danger. L'employeur ne pourrait pas alors leur imposer de sanction disciplinaire ou les pousser à les laisser mettre en service. La même observation vaut, je suppose, pour celui qui conduit.

M. MacLaren: Deux points. Je répondrai au premier, et je demanderai à M. Vincent de répondre au second.

Premièrement, la partie IV du Code canadien du travail prévoit qu'un employé a le droit de refuser de travailler. Il y a deux ans, un amendement a supprimé les mots «danger imminent» de l'article en question. Si un routier estime que son véhicule présente un danger, je suppose qu'il peut refuser de le conduire. Il est protégé et ne peut être sanctionné. Monsieur Vincent, un mécanicien est-il protégé de la même manière lorsqu'il procède à une révision du véhicule? Le Code du travail prévoit-il quelque chose à ce sujet?

M. Vincent: Deux points. Je vais essayer de vous expliquer la situation sans être trop technique; peut-être pourriez-vous me poser d'autres questions si je ne vous donne pas la bonne réponse.

Les règlements américains, régissant la sécurité des véhicules, prévoient que tout problème signalé par un chauffeur doit être noté. Le véhicule en question doit être réparé avant qu'il ne reprenne la route. Lorsqu'un autre chauffeur reprend le véhicule, il lui appartient de vérifier si tous les problèmes signalés ont été réparés; dans la négative, il n'est pas censé prendre la route. Il doit remplir un tas de papiers.

La sécurité des véhicule passe également par l'inspection de ces véhicules, des inspections annuelles ou pluri-annuelles selon les cas. Ces inspections, selon les règlements américains, doivent également être consignées. À propos de l'application des règlements routiers dont nous avons parlé tout à l'heure, la cabine doit renfermer un document prédéplacement et postdéplacement. À l'inspection, un transporteur doit posséder les relevés attestant de l'entretien régulier du matériel. Les rapports d'inspection avant et après le déplacement sont censés être dans les dossiers du transporteur.

Il existe donc ce document et l'Association canadienne du camionnage propose que ce document soit bien en vue. Cependant, si le système d'application des règlements n'est pas en place sur la route, ce document ne signifie rien.

[Text]

• 1625

Mr. Angus: We agree with that, but the concern is the unscrupulous fly-by-nighter who is into cut-throat competition, who may be pressuring his mechanic to overlook. So I guess I am asking, as a mechanism—

Mr. Vincent: May I answer that? If you go back and the regulations are built properly . . . Keep in mind that in Canada they are not built; they are in the formative stage yet. What the regulations will set up is that any mechanic who was forced to sign a document or approve a piece of equipment by an officer of the company who knowingly did it is liable to a fine. As a matter of fact, it could go as far as imprisonment.

So again, if you trace the system through, trace the enforcement through, the fines are there. Even in Bill C-19, as I read it now, there are some—

Mr. Benjamin: On the mechanic.

Mr. Vincent: That is right. Anybody who would falsify documents or force another person to do it is the person who is liable, and it could be both of them.

Mr. MacLaren: But let me make one extra point there, if I may. You will appreciate that on an interprovincial basis, having a paper regime in ten different provinces and two territories specifying this, unless there is complete interprovincial reciprocity—i.e., you catch the truck in province A and you go back to the records in province B—if we do not have that essential overlap and uniform national approach to enforcement, we have a problem.

Mr. Angus: Why should it be a national agency rather than 10—

The Chairman: You wanted one.

Mr. MacLaren: On that score it makes sense, but there are problems. The jurisdiction is split from here to kingdom come and it is not easy.

Mr. Angus: I appreciate that. Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: You wanted to comment on that.

Mr. William MacKinnon (President, Canadian Trucking Association): Gentlemen, please bear in mind that under the new regulations there are going to be many many more five-truck companies operating on the highways. There are lots of five-truck companies operating on the highways today, and the head mechanic is the owner of the company. He does not have to kiss some other mechanic to sign the paper. If he is torn between two loves, to make a profit and to operate legally, I think you know which route he is going to take when times are tough.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKinnon, for that. We go to Mr. Taylor, Mr. Gray, Mr. Cochrane, and Mr. Benjamin. This is an important witness; they are coming back. We are going to be extra generous here. The intent of the Chair is to go to 5 p.m. and then we will have the other two witnesses.

[Translation]

M. Angus: Nous sommes d'accord sur ce point, mais ce qui m'inquiète, ce sont les professionnels véreux qui livrent une compétition acharnée et qui exercent peut-être des pressions sur leurs mécaniciens. Alors ce que je vous demande . . .

M. Vincent: Puis-je répondre à cette question? Si vous revenez en arrière et les règlements ont bien été établis . . . N'oubliez pas que ces règlements n'ont pas encore été établis au Canada. D'après les règlements, tout mécanicien qui aurait été obligé de signer un document ou d'approuver une pièce de machine par un cadre de la compagnie qui aurait agi délibérément est passible d'une amende. D'ailleurs, il pourrait même être emprisonné.

Et encore, si vous observez bien le système et l'application des règlements, des amendes sont prévues. Même le projet de loi C-19 prévoit, si je le comprends bien . . .

M. Benjamin: Vous parlez d'un mécanicien?

M. Vincent: Oui. Celui qui est passible d'une amende c'est celui qui aurait falsifié les documents ou poussé quelqu'un d'autre à le faire; ce pourrait être les deux.

M. MacLaren: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Vous comprendrez qu'il serait très difficile d'appliquer les règlements entre provinces, ils sont différents selon les provinces et les territoires—s'il faut aller vérifier les dossiers dans la province B alors que vous avez arrêté le camion dans la province A—si nous n'avons pas de système d'application des règlements uniformes partout dans le pays.

M. Angus: Pourquoi un organisme national et non pas 10 . . .

Le président: C'est ce que vous vouliez.

M. MacLaren: Vu sous cet angle là, c'est beau, mais il existe des problèmes. Les juridictions sont multiples et ce n'est pas facile.

M. Angus: Je comprends. Merci beaucoup, messieurs.

Le président: Vous voulez ajouter quelque chose?

M. William MacKinnon (président, Association canadienne du camionnage): Messieurs, je vous demanderais de garder à l'esprit qu'il y aura beaucoup, beaucoup plus de compagnies ayant un parc de cinq camions sur les routes, en vertu des nouveaux règlements. Il y en a déjà beaucoup sur les routes aujourd'hui et le mécanicien chef est le propriétaire de la compagnie. Il n'a pas à faire des courbettes devant un autre mécanicien pour qu'il signe le document en question. S'il hésite entre réaliser des bénéfices et respecter les règlements, je crois que vous savez la voie qu'il choisira lorsque les temps seront durs.

Le président: Merci, monsieur MacKinnon. J'ai les noms de M. Taylor, M. Gray, M. Cochrane, et M. Benjamin sur ma liste. Les témoignages sont importants, mais je vous signale que nos témoins comparaîtront de nouveau devant ce Comité. Je vais être très généreux. Nous pouvons continuer jusqu'à 17 heures et entendre les deux autres témoins. Nous leur réserve-

[Texte]

A half hour each was the usual thing, until 6 p.m., and we will be through at 6 p.m.

Mr. Ouellet: I would like to be recognized again, then.

The Chairman: Yes, that is certainly all right too. But Mr. Taylor and other members are more brief than some other members and the time is going to be balanced. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much. I would like to welcome the Canadian Trucking Association here, and thank you for bringing the movie. I enjoyed it very much and it is certainly well worthwhile.

There are two or three items I would like to get your views on. At the present time, truckers have been unable to compete efficiently in interprovincial traffic, because in every province they have to go before a highway traffic board or a motor vehicle transit board to have a hearing. This can be computed. They have to bring lawyers, accountants and so on, running up to what one fellow said could be \$40,000 or \$50,000, which then has to be passed on to the consumer.

There have been some suggestions made that there should be a test in one province, and under the bill that permit would be accepted interprovincially right across Canada, which would make us look more like a nation than 10 Balkan states. Others have suggested the federal government take back the extraprovincial authority they have under the Constitution and look after this. The only drawback on that is that they would then have to build roads or else confine their traffic to the Trans-Canada Highway. What are your views in regard to this matter of interprovincial traffic?

Mr. MacLaren: I wonder if both Mr. Vincent and I could answer that, because it is a very comprehensive problem. First of all, I think the problem of obtaining licences between provinces is not now what it used to be. Yes, if a giant national trucker tried to get new authority across the country, or one of the big Americans, you would have a contested hearing in all provinces.

I think an awful lot of applications of single truckers, truckload, what have you, go through uncontested. There is some cost. This bill will not change that. Another thing this bill will not change is the administrative aspects of regulating by province in terms of uniform procedures, uniform administrative practices; this bill does not change that. Many of those problems are still there; this bill will not change them.

There are probably now more extra-provincial licences, in terms of the general freight industry—and one must make this distinction between general freight, LTL, and truckload. I believe truckload licences are now easy to get between transit provinces—that is, you are not dropping off or picking up freight. These licences are virtually obtainable for the asking. This is part of the MOU agreement; we do not object to it at all.

[Traduction]

rons une demi-heure à chacun et nous aurons terminé à 18 heures.

M. Ouellet: Je voudrais poser d'autres questions alors.

Le président: Très bien. M. Taylor et d'autres députés sont plus brefs que certains autres et nous allons équilibrer les choses. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci infiniment. Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Association canadienne du camionnage et les remercier de nous avoir apporté ce petit film. Je l'ai beaucoup apprécié et c'était très utile.

Je voudrais vous poser deux ou trois questions. A l'heure actuelle, les entreprises de camionnage ne peuvent se livrer une concurrence efficace entre provinces, car elles doivent se présenter, dans chaque province, devant une commission du trafic routier ou devant une commission de transport automobile. Cela coûte cher. Elles sont en général accompagnés d'avocats, de comptables, etc., et quelqu'un nous a dit que cela pouvait se chiffrer à 40,000\$ ou 50,000\$ dollars, somme que doivent absorber les consommateurs.

Certains ont dit que ces camionneurs devraient subir un test dans une seule province et que le permis qui leur serait remis devrait, en vertu du projet de loi, être accepté dans toutes les provinces du Canada, pour que nous ressemblions plus à une nation qu'à dix états balkanisés. D'autres ont dit que le gouvernement fédéral devrait retirer aux provinces les pouvoirs dont elles disposent dans ce domaine en vertu de la constitution et prendre les choses en main. L'ennui, c'est qu'ils devraient alors construire des routes ou n'emprunter que la route transcanadienne. Qu'en pensez-vous?

M. MacLaren: Je me demande si nous pourrions tous deux, M. Vincent et moi, répondre à cette question, car ce problème est très vaste. Premièrement, je crois qu'il est moins difficile d'obtenir un permis interprovincial que par le passé. Évidemment, si une énorme entreprise de camionnage nationale essayait d'obtenir de nouveaux permis ou si un géant américain essayait de le faire, cela chaufferait dans toutes les provinces.

Je crois que de nombreuses demandes présentées par des camionneurs individuels ne sont pas contestées. Cela coûte cher et ce projet de loi n'y changera rien. Ce projet de loi ne fait ne changera pas non plus les aspects administratifs du système de réglementation provinciale, à savoir, les procédures uniformes, les pratiques administratives uniformes; le projet de loi ne changera rien à cela. Ces problèmes demeurent.

Il existe maintenant vraisemblablement plus de permis d'exploitation extraprovinciaux dans l'industrie du fret général—et il convient d'établir une distinction entre le fret général, les chargements partiels et les chargements complets. Je crois qu'il est beaucoup plus facile maintenant d'obtenir des permis de chargements complets entre provinces de transit, c'est-à-dire, dans les provinces où les camions en sont ni déchargés ni chargés. Ces permis peuvent être obtenus très facilement. Cela fait partie du memorandum d'entente et nous ne nous y opposons absolument pas.

[Text]

There are some things that can be done. Yes, we agree that uniformity is important, that this bill will do some things—not nearly the whole thing—to clear it up. Quite frankly, I am not so sure that the creating of new long-haul licences is going to be the issue in the future. We probably have more long-haul truckers now than we will have a year and two years after this bill goes through, because of consolidation. I do not know if the granting of licences is going to be that big a problem, particularly if the small guy can get his licence very, very quickly and very easily. He can now, but you still do have to go back to each province.

Mr. Vincent: Perhaps I can just elaborate. Having worked in the trenches for a while, I know what it is like. I know what it is like for a small carrier, but I have looked through Bill C-19 and I do not believe Bill C-19 has set out to deal with the administrative problems. This is one the reasons I feel that any delay in Bill C-19 is really a delay of putting in a test—and of course you know our beliefs on the test—that will not work.

Take a small carrier—and I will just refer to Red Deer, Alberta, where the board happens to be—and he wants to operate between Ontario and British Columbia. He does not go to the federal board in Alberta. What he has to do is to go to Quebec or Ontario, and then go to British Columbia. If you look at some of the practices that are going on in the provinces—as an example, the Province of Alberta will not entertain an application from a carrier in Alberta until he has authority granted by the originating province, or his home province, if it is other than Alberta.

There are no timetables in Bill C-19. There is no urgency to require the provinces to act. Regardless of what the situation was in the United States prior to deregulation, if I wanted to run from New York to Los Angeles, I went to one place, with one application.

When we say that none of that information is addressed, we are working in a little bit of a vacuum in this whole area. Although clause 8 provides for some powers, we do not know anything about what clause 8 may ultimately result in.

You have raised another question and I want to touch on the national safety code, because the question you raise with regard to the regulatory system is exactly the concern we have on the national safety code. If we end up with a balkanized code across Canada, we are going to be in for real trouble. If there is not uniformity across Canada, there will not be any freedom to move across Canada. If we do not have reciprocity with the United States and compatibility with their code, we are going to have trouble when we get down into Tennessee, or Alabama, or Texas, because they are going to say we do not comply. Our hours of service in Canada are different from those in the United States.

What are we going to do with the United States truckers coming in here who may have bad safety records? Are we going to allow them to come in, and vice versa? Just taking your question much further than you asked, if we repeat what

[Translation]

Il y a moyen de faire quelque chose. Oui, l'uniformité est importante et ce projet de loi arrondira un peu les angles, mais pas tous. Pour être tout à fait franc, je ne suis pas certain que la délivrance de ces nouveaux permis de long parcours posera un problème à l'avenir. Il existe vraisemblablement davantage de camionneurs qui font de longs parcours maintenant qu'il n'y en aura dans un an ou deux, après que ce projet de loi aura été adopté, en raison des fusions qui s'opéreront. Je ne sais pas si la délivrance de ces permis va poser de si gros problèmes, surtout si le propriétaire d'une petite entreprise de camionnage peut obtenir son permis très rapidement et très facilement. Il peut le faire maintenant mais il faut toujours passer par chaque province.

M. Vincent: Je pourrais peut-être apporter quelques précisions. Je sais ce que c'est par expérience. Je sais ce qu'il en coûte à un petit transporteur, mais j'ai parcouru le projet de loi C-19 et je ne crois pas qu'il règle les problèmes administratifs. C'est une des raisons pour lesquelles je pense que si le projet de loi C-19 est retardé, c'est en fait pour y introduire un test—et vous savez ce que nous en pensons—qui de toute façon ne donnera pas les résultats escomptés.

Prenez un petit transporteur—et je citerais Red Deer (Alberta) où se trouve le conseil—qui veut assurer le transport des marchandises entre l'Ontario et la Colombie-Britannique. Il ne doit pas se présenter devant la Commission fédérale en Alberta, mais il doit aller au Québec ou en Ontario, et ensuite en Colombie-Britannique. Si vous examiniez certaines pratiques en cours dans certaines provinces—à titre d'exemple, la province de l'Alberta rejette toute demande présentée par un transporteur en Alberta, tant qu'il n'a pas obtenu l'autorisation de la province d'origine, ou de sa propre province, si ce n'est pas l'Alberta.

Le projet de loi C-19 ne prévoit aucun échéancier. Les provinces n'ont pas à agir rapidement. Quelle qu'ait été la situation aux États-Unis avant que la réglementation n'y soit abolie, si je voulais aller de New York à Los Angeles, je me présentais à un seul endroit, avec une seule demande.

Ce projet de loi ne s'attaque pas à ce problème et nous travaillons un peu en vase clos dans ce domaine. Même si l'article 8 octroie certains pouvoirs, nous ne savons pas quel résultat donnera cet article.

Vous avez posé une autre question et je voudrais vous parler du Code national de sécurité, car la question que vous avez posée à propos du système de réglementation est précisément ce qui nous préoccupe à propos du Code national de sécurité. Si ce Code est différent selon les provinces, les problèmes vont être énormes. Si l'uniformité ne règne pas, les camionneurs ne pourront pas circuler librement au Canada. Si la réciprocité n'est pas assurée avec les États-Unis et si notre code n'est pas compatible avec le leur, nous aurons beaucoup de difficultés à traverser la Tennessee, l'Alabama ou le Texas qui nous diront que nous enfreignons les règlements. Nos heures de service au Canada sont différentes de celles aux États-Unis.

Qu'allons-nous faire des camionneurs américains qui viennent ici et qui sont des chauffards? Allons-nous les autoriser à entrer au Canada et vice versa? Pour extrapoler, si nous répétons ce que nous avons fait avec la Loi sur le

[Texte]

we did with the MVTA—and we sure made two and a quarter pages something else when we delegated it without the rules. If you do the same thing with Bill C-19, we have the same problem. If the safety code comes in without some adequate structure to make it truly a national code, we are in for a lot of trouble and we are going to have a terrible time trying to comply. It is going to be administratively complicated—I just hate to say it.

Mr. Taylor: I know what those problems are, because I went through them on the licensing and the regulatory in the 1950s and early 1960s. As a matter of fact, we had to move our Alberta trucks through the States to haul to Quebec through arrangements. We could not even get the Canadian provinces to agree.

Mr. MacLaren: Yes, but that has gone. The boards do have joint board hearings in our trek across Canada.

Mr. Taylor: We started them with Saskatchewan and they have continued.

Mr. MacLaren: Yes.

• 1635

If the National Safety Code does not happen to be ready on January 1, 1988, the authorities in Alberta told us they could be ready and people in Manitoba told us they could not be ready. They are having meetings, I think, this week in regard to it. But if they are not ready with the National Safety Code, how would you feel about the minimum standard of the province that has the lowest standard in Canada today becoming the standard across the country until we have a proper standard?

Mr. Vincent: One of the points we have made in an attachment to the submission was the urgency for provinces to move at the same time on the same issue. For example, you cannot have hours of service being dealt with in Alberta and not within British Columbia and you cannot have Ontario moving to it. Such a situation is absolutely intolerable. Either carriers coming out of Ontario would not be allowed into the west or vice versa.

When you deal with each of the core segments of the National Safety Code, in our view they are the hours of service, equipment safety and all the inspection systems that go with it, and the on-road and post-audit enforcement systems. Those are the core ingredients and they have to come up. If they are up and the profiles are in place so they can gather data, then you have the core of the system up. This is roughly what the film was talking about: equipment safety, hours of service, inspections on the road and the enforcement regime that follows, which they did not touch on.

Mr. Taylor: I agree. Whatever safety code we have, if you do not have enforcement, it is not going to be effective.

[Traduction]

transport par véhicule à moteur—Dieu sait si nous avons eu des problèmes, les règlements n'ayant pas été établis. Si la même chose se produit avec le projet de loi C-19, vous aurez les mêmes problèmes. Si le Code de sécurité n'est pas suffisamment bien structuré pour qu'il soit véritable code national, nous aurons beaucoup de problèmes et nous aurons beaucoup de mal à nous y conformer. Ce sera très compliqué sur le plan administratif—c'est malheureux mais c'est comme ça.

Mr. Taylor: Je sais quels sont ces problèmes dont vous parlez car je me suis occupé de l'octroi de permis et des questions de réglementation dans les années 1950 et au début des années 1960. D'ailleurs, nos camions de l'Alberta devaient passer par les États-Unis pour aller au Québec. Les provinces canadiennes n'arrivent pas à s'entendre.

Mr. MacLaren: Oui, mais c'est chose du passé. Les commissions peuvent organiser des audiences communes à travers le Canada.

Mr. Taylor: Cela a débuté en Saskatchewan et cela a fait boule de neige.

Mr. MacLaren: Oui.

Si le Code national de sécurité n'est pas prêt le 1^{er} janvier 1988, les autorités albertaines nous ont dit qu'elles pourraient elles, être prêtes tandis que les gens au Manitoba nous ont dit qu'ils ne le pourraient pas. Ils tiennent des réunions à ce propos cette semaine, il me semble. Mais si le Code national de sécurité n'était pas prêt, que diriez-vous d'utiliser comme norme nationale la norme minimale établie par la province qui compte aujourd'hui les normes les plus souples au pays, en attendant qu'une norme soit établie en bonne et due forme?

Mr. Vincent: Nous soulignons, entre autres, dans l'un des documents qui a été annexé à notre mémoire, qu'il est impératif que les provinces agissent en même temps sur la même question. Par exemple, il ne faudrait pas que l'Alberta ou que l'Ontario s'occupent de la question des heures de service si la Colombie-Britannique n'est pas prête à agir. Pareille situation serait parfaitement intolérable. Les transporteurs ontariens ne seraient pas admis dans l'Ouest, ou vice-versa.

Il faut traiter de chacun des éléments clés du Code national de sécurité et ceux-ci sont, selon nous, les heures de service, l'aspect sécuritaire du matériel et tous les systèmes d'inspection qui s'ensuivent, notamment les vérifications ponctuelles le long des trajets de camionnage et les systèmes d'intervention post-vérification. Voilà les éléments clés et il faudra bien les résoudre. Si le sort de chacun des éléments est réglé, si le système est en place de façon à ce que l'on puisse compiler des données, l'essentiel est là. C'est justement de cela que parlait le film que nous avons regardé: l'aspect sécuritaire du matériel utilisé, les heures de service, les inspections le long de la route et le régime d'intervention qui en découle, et qui n'a pas été abordé dans le film.

Mr. Taylor: Je suis d'accord avec vous. Quel que soit le Code de sécurité adopté, s'il n'existe pas de système pour veiller à ce qu'il soit respecté, ce ne sera pas efficace.

[Text]

Mr. MacLaren: This is right. This is where our concern links with the reverse onus test. Quite frankly we have not been able to get either from Transport Canada or from the Minister's office any reasonable dialogue as to whether we are right or wrong in what we say. Quite frankly, when we raised this with Mr. Crosbie his comment was that anyone can go out and get this kind of legal opinion if he wanted. I do not think this is fair or reasonable in terms of our concern.

We would like at least for this committee's legal advisers to take a serious look at what we are saying about the reverse onus test. Do they go too far in the language? Certainly the language . . .

We have set out in schedule I to our submission four areas: three in the submission and one we added later. We think the reverse onus test goes much further than is reasonable. It cannot work. Those areas we have covered were not covered by the MOU. They go much beyond it in detail. We would certainly like somebody with some legal talent to take a look at what we say in this area. Are we right or are we not right? This could make the difference between the reverse onus test being a reasonable bridge and a potential for a braking system, if one is needed, until the safety code is there.

Mr. Taylor: I appreciate it. I just have one other question if I could.

The Chairman: The questions are relatively short but the answers are awfully long. The first question and answer was seven minutes. It was on an important subject, but let us try to be a little more responsible with the questions so more members can ask questions and get answers. The subject Mr. Taylor raises is very important, but seven minutes is too long for one exchange, in the humble opinion of the Chair.

Mr. Taylor: The other point I would like to raise, Mr. Chairman, is in regard to the hours of work. Some of these things are very easy to enforce. Hours of work are very, very difficult. In the film, I saw them using a log. We tried those log books in Alberta in the 1950s but they just did not make sense. You could not depend on them and eventually we threw them out.

Several years ago I was having a cup of coffee in the Strathmore coffee shop, when a trucker came and sat down with me. It was about midnight.

The Chairman: Jesus, put the question.

Mr. Taylor: He was having his coffee. He did not know me and I did not know him. He took a little package out of his pocket and he took a couple of pills. I asked him if he had a headache. He said no, he had been driving for 21 hours and these were keep-awake pills. He explained they were guaranteed to keep him awake for another six hours.

[Translation]

M. MacLaren: C'est exact. Et c'est là qu'intervient la question de l'intérêt public. Franchement, ni le ministère des Transports ni le Cabinet du ministre n'ont pu nous dire si nous avons ou non raison là-dessus. Lorsque nous avons soulevé cette question devant M. Crosbie, il nous a dit que n'importe qui pourrait communiquer avec un avocat et obtenir pareille interprétation. Je ne pense pas que cela soit juste, ni raisonnable.

C'est pourquoi nous aimerions que les conseillers juridiques du comité se penchent sérieusement sur ce que nous disons au sujet des enquêtes motivées par l'intérêt public. Va-t-on trop loin dans le libellé? Les formules sont assurément . . .

Nous abordons dans l'annexe I à notre mémoire quatre questions, dont trois figurent dans le mémoire et dont l'autre a été ajoutée par la suite. Nous pensons que la question de l'intérêt public va trop loin pour être raisonnable. Cela ne pourra pas fonctionner. Ces questions que nous examinons dans le mémoire n'ont pas été couvertes par le protocole d'entente. Elles vont bien au-delà de cela. C'est pourquoi nous aimerions qu'un juriste examine de très près ce que nous disons à ce propos. Avons-nous raison ou pas? La question de savoir si la question de l'intérêt public peut être un pont raisonnable et un système de freinage potentiel, s'il en faut un, en attendant que le Code de sécurité soit mis en place, pourrait faire toute la différence dans cette affaire.

M. Taylor: Je comprends cela, mais j'aimerais poser encore une question, si vous me le permettez.

Le président: Les questions sont relativement courtes, mais les réponses sont vraiment très longues. Le premier échange a demandé sept minutes. La question était très importante, mais je vous demanderais d'agir de façon un peu plus raisonnable, afin qu'un plus grand nombre de députés puissent poser des questions et obtenir des réponses. La question soulevée par M. Taylor est très importante, mais sept minutes, c'est bien trop long pour un seul et même échange. C'est en tout cas mon humble avis.

M. Taylor: Monsieur le président, l'autre question que j'aimerais soulever se rapporte aux heures de travail. Certaines de ces choses sont très faciles à faire respecter, mais ce n'est pas du tout le cas des heures de travail. La situation est très difficile. Dans le film, vous avez pu constater que les camionneurs avaient des carnets de bord. Nous avons essayé cette formule de carnets de bord en Alberta dans les années 1950, mais cela n'avait rien donné. L'on ne pouvait pas s'y fier et on a fini par laisser tomber cela.

Il y a plusieurs années, j'étais en train de prendre un café à Strathmore, lorsqu'un camionneur est venu s'asseoir à côté de moi. Il était près de minuit.

Le président: Posez votre question, bon sang!

M. Taylor: Il buvait un café. Il ne me connaissait pas et moi non plus, je ne le connaissais pas. Il a sorti un petit paquet de sa poche et il a avalé quelques pilules. Je lui ai alors demandé s'il avait mal à la tête. Il m'a répondu que non, mais qu'il conduisait depuis 21 heures et que ces pilules allaient le tenir éveillé. Il m'a expliqué qu'en prenant ces pilules, il était certain de pouvoir rester éveillé pendant encore six heures.

[Texte]

The Chairman: Pass them around the table.

Mr. Taylor: Yes, well, we could use some these days.

Mr. Ouellet: If you were not the chairman, we would not need pills.

Mr. Taylor: I said to wait just a minute. He was going out on the highway and I was going out on the highway. So I told him that I wanted to live a little longer and I did not want to get hit by him. I told him I was going to take the number of his truck, and that if he did not take a hotel that night, I would go over to tell the RCMP. I also asked him to report it to his manager when he got back to his head office, and said I was going to check with the manager to make sure he did. He asked me who in the hell did I think I was, to which I replied that I was a nobody but wanted to live a while and did not want people on the road who had been driving for 27 hours. He agreed to do it, telling me that I was right. I checked and he did that.

• 1640

My question is how do you check on hours? Have you any ideas on it?

Mr. Benjamin: You put inspectors in the restaurant in Strathmore.

Mr. MacLaren: You can usually tell from the documentation where the guy has come from and where he is going. If he has a log book that looks phoney or if he says he stopped at so and so, ask him for his hotel bill. He has to have a hotel bill if he stopped. You cannot check on coffee breaks and things of this nature very easily. It is not easy. There is a system, and they use it in Europe, of requiring tachometers in the trucks. You have now gone one step further, because a tachometer only tells what the truck did. They now have systems where each truck driver has his own card; it goes into the tachometer and it registers which guy was in the truck. It is pretty expensive stuff, but it may come to that.

With adequate on-highway inspection, you can catch some of it. You can get one trucker to report on the other guy, if the other guy is running for somebody 20 hours a week. The first guy may say it is not fair that they are running their bulkers 20 hours. There are ways you can do it. It is not perfect, but right now the Canada Labour Code has no on-highway enforcement capability at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, the film we saw is fairly scary, as I am sure anyone who watches it on television would agree. How would you compare the truckers of the Canadian Trucking Association to those depicted in the film? You talk about 7% of the people being hauled over to the side, and two-thirds of 7% being guilty or

[Traduction]

Le président: Vous devriez en distribuer autour de la table.

M. Taylor: En effet. Cela nous serait très utile, vu les journées que nous faisons ces temps-ci.

M. Ouellet: Si vous n'étiez pas le président, vous n'auriez pas besoin de pilules.

M. Taylor: Je lui ai dit d'attendre un instant. Il allait rouler sur l'autoroute, et moi aussi. Je lui ai dit que je voulais vivre un petit peu plus longtemps encore et que je ne voulais pas être frappé par lui. Je lui ai dit que j'allais prendre en note le numéro de son camion et que s'il ne prenait pas une chambre d'hôtel, j'allais tout raconter à la GRC. Je lui ai également demandé de rapporter tout cela à son supérieur à son retour et que j'allais vérifier par la suite pour voir s'il l'avait bien fait. Il m'a alors demandé pour qui je me prenais, ce à quoi j'ai répondu que, j'étais une personne ordinaire, mais que je voulais vivre quelque temps encore et que je ne voulais pas partager la route avec quelqu'un qui conduisait depuis 27 heures. Il a dit d'accord, reconnaissant que j'avais raison. J'ai vérifié plus tard, et j'ai appris qu'il avait bien tenu sa promesse.

Ma question est la suivante: comment faire pour vérifier les heures de travail? Avez-vous des idées là-dessus?

M. Benjamin: Vous affectez des inspecteurs au restaurant de Strathmore.

M. MacLaren: De façon générale, vous pouvez voir à partir de la documentation d'où vient le camionneur et où il va. S'il a un carnet de bord qui semble avoir été trafiqué ou s'il vous dit qu'il s'est arrêté à tel ou tel endroit, demandez de voir la note de sa chambre d'hôtel. S'il s'est arrêté, il a forcément pris une chambre d'hôtel. Pour ce qui est des pauses-café, il n'est pas très facile de vérifier. Il y a cependant un système qu'ils utilisent en Europe: ils installent des tachymètres dans les camions. Cela vous donne une donnée de plus, mais un tachymètre ne peut vous dire que ce qu'a fait le camion. Ils ont maintenant des systèmes en vertu desquels chaque camionneur a sa propre carte. Il la glisse dans le tachymètre, qui enregistre le nom du camionneur. Cela coûte assez cher, mais il faudra peut-être un jour en venir à cela.

Avec un système adéquat d'inspection le long des autoroutes, il est possible de repérer certains contrevenants. Un camionneur pourra vous signaler qu'il y a un autre camionneur qui travaille 20 heures par semaine pour quelqu'un. Le premier type vous dira peut-être que ce n'est pas juste que les transporteurs de vrac roulent pendant 20 heures d'affilée. Il existe certaines techniques. Ce n'est pas parfait, mais le Code canadien du travail ne prévoit à l'heure actuelle aucun mécanisme de vérification le long des autoroutes.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, le film que nous avons vu donne des frissons, et je suis certain que tous ceux qui ont eu l'occasion de le voir à la télévision seront d'accord avec moi là-dessus. Comment les camionneurs membres de l'Association canadienne du camionnage se compareraient-ils aux camionneurs que l'on a dépeints dans le

[Text]

what not. We do not have time for the 7%, although it is nice to have spotters out. We know the frequent travellers. We know the bigger carriers that can be hauled over. In terms of Canadian safety, what percentage of your carriers going through the same scrutiny as what went on in the film would not pass the test?

An hon. member: Or lack of scrutiny.

Mr. Vincent: Mr. Chairman, there are a couple of problems. First, the people you have to take out of your question are all the people operating in the United States, because they impose their hours of service on Canadian carriers. For example, hours of service are settled. If you take the purely intra-Canadian carrier, domestic only, or intra-provincial, you will find a different story on violations of hours on duty. A recent Transport Canada magazine did a survey and found that 6.5% of all drivers are on duty more than 16 hours a day.

If you look at major carriers across Canada, and Ken did refer to it earlier, the big general freight carriers, the bulk haulers, have to be pretty well in tune with safety. Our profiles are too high. We cannot afford the exposure. We cannot afford the insurance problems. That in itself is an enforcement. As Ken did say, if we do not pay attention to safety, then we may see that. By and large, I do not think the Canadian carriers are as bad as some of the spots in the U.S.—and I say “spots”, because there are core problem areas in the United States.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): At the same time, would you gentlemen not say that for the first time safety is more or less being introduced in Bill C-19, which puts an extra safeguard on that force?

Mr. MacLaren: Bill C-19 deals with economic regulation, Mr. Gray. It is coming up January 1, next year. We are saying—and I take it the department disagrees with us—that the language in there is so stringent it really does not leave the boards even with the potential for stepping in if there is a deterioration and if an obvious problem comes up until you have the safety regime in place and running. That safety regime is not going to be in place and running on a comprehensive basis—never mind whether all provinces will be up to speed, or have the resources, or whatever—until 1989.

We prefer to see the existing entry test, which leaves the potential for intervention, and not get into new language that will be in front of the courts until that safety code is there. Get the safety code established and then make your change. Ottawa has jurisdiction over economic regulation in trucking,

[Translation]

film? Vous dites que 7 p. 100 des camionneurs sont arrêtés pour des inspections le long de la route et que les deux tiers de ces 7 p. 100 sont coupables, etc. Nous n'avons pas le temps pour ces 7 p. 100, même s'il conviendrait d'avoir des guetteurs. Nous connaissons les camionneurs qui font des voyages fréquents et nous savons quels gros transporteurs devraient être arrêtés. Pour ce qui est de la sécurité canadienne, combien de vos transporteurs, s'ils subissaient le même genre de vérifications que celles dépeintes dans le film, seraient recalés?

Une voix: Ou le manque de vérifications.

M. Vincent: Monsieur le président, il y a là quelques problèmes. Tout d'abord, il faudrait exclure toutes les sociétés américaines, car ils imposent leurs heures de service aux transporteurs canadiens. Les heures de service sont réglées. Si vous preniez un transporteur canadien qui n'assurait que des voyages interprovinciaux ou locaux, toujours sur le territoire canadien, l'histoire serait très différente pour ce qui est des violations en matière d'heures de service. Une récente revue publiée par le ministère des Transports faisait état d'une enquête qui avait révélé que 6.5 p. 100 de tous les camionneurs font des journées de travail de plus de 16 heures.

Pour ce qui est des gros transporteurs au Canada—et Ken en a fait état tout à l'heure—les gros transporteurs de fret et les transporteurs de vrac doivent se tenir à la page pour ce qui est de la sécurité. On ne peut pas se permettre d'être pris en défaut. Cela nous ferait de la très mauvaise publicité et nous ne pourrions pas nous permettre les gros problèmes d'assurance que cela amènerait. C'est déjà là une contrainte. Comme le disait Ken, si nous ne prêtons pas attention à l'aspect sécurité, nous pourrions nous retrouver dans de mauvais draps. *Grosso modo*, je ne pense pas que les transporteurs canadiens aient un dossier aussi noir que ceux relevés dans certains coins des États-Unis, et je dis bien dans certains coins, car il y a certaines régions chez notre voisin du Sud où le problème est très grave.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): En même temps, ne conviendriez-vous pas qu'avec le projet de loi C-19, c'est la première fois que l'on fait état de la sécurité, ce qui offre certaines garanties de plus?

M. MacLaren: Monsieur Gray, le projet de loi C-19 traite de règlements d'ordre économique. Cela va entrer en vigueur le 1^{er} janvier prochain. Ce que nous disons—et si j'ai bien compris, le ministère ne partage pas notre point de vue là-dessus—c'est que le libellé est si strict qu'il ne laisse même pas aux commissions la possibilité d'intervenir en cas de détérioration ou de problèmes manifestes. Il leur faudra attendre que le Code de sécurité soit bien en place. Or, le régime de sécurité exhaustif—que toutes les provinces soient ou non à la page ou qu'elles aient ou non les ressources nécessaires—ne sera pas instauré avant 1989.

Nous préférierions qu'on s'en tienne aux critères déjà en vigueur relativement à l'entrée sur le marché, critères qui prévoient la possibilité d'intervenir, au lieu d'opter pour un nouveau règlement qu'il faudrait déposer devant les tribunaux en attendant que le code de sécurité soit adopté. Établissez

[Texte]

but it is the jurisdiction over safety on the highway that is very limited. We are referring to such things as extra-provincial hours of service here, and not private or local trucking. We do not believe Ottawa has jurisdiction over highway safety, speeding and that kind of thing.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The Ministers of Transport from across the country will be meeting with the federal Minister of Transport tomorrow to discuss a national safety code. Would you not agree that with the input from the provinces at some point on Bill C-19, there will be some mechanism for increased safety for the truckers, regardless of what happens tomorrow or with the new national safety code?

Mr. MacLaren: We are very concerned about the gap.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): To go one step further, in deregulation or economic regulatory reform, is it not a *fait accompli* that when you have increased volume as a trucker, whether you travel interprovincially or in the States, safety automatically increases? Because if you do not increase your safety, your cracked axles and accidents will wipe your company out and then someone else will have to come in and take over.

Mr. MacLaren: That is right, but the next guy who buys your truck may not know the economics any better than you did and he will be under the same pressure.

Increased profitability and viability can increase safety because a trucker can afford not to . . . All the owner-operators in this industry work for other companies. They buy their own trucks and sign contracts with the carriers to run for them. Labour Canada would like to have about 10,000 of those people declared as employees, which would put them out of business. However, we could not agree that they should be under the same hours of service as everybody else.

If most of those people apply to get their own national licence after January 1, 1988, and the reverse-onus test does not intend to block them from getting whatever licence they want, they will then be independent carriers and will be subject to getting most of their freight from freight brokers, middle men who solicit freight and then sell it to the lowest bidder. That guy takes a load from A to B, but he has to get back, because there is no shelf-life to transportation service, which is what makes it different from most other businesses. If you go from A to B with a load, you have to get back to A, and that costs money. So you will take whatever you can to get back there, regardless of how little money it is. That may be head-haul for another trucker who goes from B to A.

[Traduction]

d'abord le code de sécurité et effectuez vos changements par la suite. Les règlements de nature économique dans le domaine du camionnage sont du ressort d'Ottawa, mais ce n'est pas le cas en ce qui concerne la sécurité routière. Il est question ici d'heures de service extra-provinciales et non pas d'entente de camionnage privé ou local. Nous ne pensons pas que la sécurité routière, ni l'excès de vitesse, etc. soient du ressort d'Ottawa.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Les ministres du transport de partout au pays vont rencontrer le ministre fédéral des transports demain pour discuter justement d'un code de sécurité national. Ne pensez-vous pas que l'intervention à un moment ou à un autre des provinces relativement au projet de loi C-19 puisse déboucher sur un mécanisme permettant à l'amélioration de la sécurité pour les camionneurs, quoi qu'il arrive demain et quel que soit le nouveau code de sécurité national?

M. MacLaren: Nous sommes très préoccupés par le décalage.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour pousser les choses un peu plus loin encore, dans le cadre de la déréglementation ou de la réforme de la réglementation à caractère économique, n'est-ce pas un fait accompli que lorsqu'un camionneur a un volume accru, lorsqu'il fait des voyages interprovinciaux aux États-Unis, la sécurité augmente automatiquement? En effet, si vous n'améliorez pas les aspects sécurité, vos essieux fendus et vos accidents vont rayer votre société de la carte et quelqu'un d'autre devra venir prendre la relève.

M. MacLaren: Cela est vrai, mais celui qui achètera votre camion ne sera peut-être pas plus au courant que vous des différents aspects économiques, et sera victime des mêmes pressions.

Une rentabilité et une viabilité accrues peuvent améliorer la sécurité car un camionneur peut se permettre de ne pas . . . Tous les propriétaires exploitant dans cette industrie, travaillent pour d'autres sociétés. Ils achètent leurs propres camions et ils signent des contrats avec les transporteurs. Le ministère du Travail aimerait bien qu'environ 10,000 de ces gens-là soient déclarés en bonne et due forme, ce qui leur enlèverait leur gagne-pain. Quoi qu'il en soit, nous ne croyons pas que ces gens-là devraient être assujettis aux mêmes conditions en matière d'heures de service que tous les autres.

Si la plupart de ces gens-là font une demande pour obtenir leur propre permis national après le premier janvier 1988—et les exigences en matière d'intérêt public n'ont pas pour objet de les empêcher d'obtenir le genre de permis qu'ils veulent avoir—they seront alors des transporteurs indépendants et ils devront compter surtout sur des courtiers de fret, sur des intermédiaires qui partiront à la recherche de marchandises à transporter et qui vendront des contrats aux soumissionnaires les plus bas. Le camionneur doit transporter des marchandises du point A au point B, mais il doit également faire demi-tour. C'est en cela que les services de transport se distinguent par rapport à la plupart des autres services. Si vous allez de A à B avec un chargement, il vous faut revenir au point A, et cela coûte de l'argent. Vous accepterez donc n'importe quoi pour le voyage retour, même si cela ne vous rapporte pas grand-chose.

[Text]

There is great potential in that end of the trucking industry for destructive competition, and that is what is happening in the United States. They said that 48% of truckers are semi-bankrupt, but I do not think that is quite true. However, the American Trucking Association estimates that nearly 40% of truckers, and most of those are the little guys, are in fact operating regularly at a loss.

You are not getting more freight when you increase the number of truckers; you are just spreading the amount of freight out. Big private fleets that go empty one way will be able to get licences under deregulation so that they can haul freight for related corporations. They will then be able to go out and take common carrier traffic which complements their own internal system. They will be more efficient, but that is going to leave the rest of the common carrier industry scrambling for what is left.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Being a novice and having no intention of getting into the trucking industry, if I buy a rejected truck from a bankrupt company, go to my insurance man and say that I want to be insured because I want to haul loads from A to B and back, what kind of regulation do the insurance companies have against insuring someone who is not safe on the highways? If they are the same as they are for driving cars, it is not very easy to get insurance and you pay a hell of a price on it.

• 1650

Mr. MacLaren: How do they know if he is safe or not, unless they have a record on him? In the United States, when you had a doubling of the number of truckload carriers, 16,000 new entrants, it put the U.S. insurance industry, which serves the trucking industry, under terrific pressure because they all had to have the minimum insurance requirement. It was \$750,000 to \$1,000,000. That required somewhere between \$12 billion to \$14 billion of new insurance coverage for the trucking industry immediately. It compounded the problem of a year ago when there was an insurance crisis.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You are saying I can buy any kind of old rig, and with any insurance company, if I want to take the minimum insurance, I can go out and cause a 55- or 60-car pile-up on any freeway in the States or Canada. They are going to insure me before I can take off.

Mr. MacLaren: Wait a minute. They are not going to insure you after you have had an accident like that. If you had been an owner-operator in the industry, had driven a truck for a company and you want to get into business for yourself, in the

[Translation]

Cela peut être le chargement initial d'un autre camionneur qui doit aller du point B au point A.

Il y a dans cette partie de l'industrie du camionnage un énorme potentiel de concurrence destructrice, et c'est d'ailleurs ce qui se passe aux États-Unis. Ils disent que 48 p. 100 des camionneurs sont en situation de semi-faillite, mais je ne pense pas que ce soit tout à fait vrai. Il n'en demeure pas moins que l'*American Trucking Association* a déclaré que près de 40 p. 100 des camionneurs—dont la plupart font des petits—travaillent régulièrement à perte.

Lorsqu'on augmente le nombre de camionneurs, les volumes de marchandises n'augmentent pas en même temps. On étale tout simplement les mêmes marchandises sur un plus grand nombre de personnes. Les grosses flottes privées dont les camionneurs font des voyages à vide dans un sens pourront, avec la déréglementation, obtenir des permis de façon à pouvoir assurer des services de transport à des sociétés connexes. Elles pourront aller chercher des contrats de transport qui compléteront leur propre système interne. Elles seront plus efficaces, mais le reste de l'industrie devra se bagarrer pour les miettes qui resteront.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Tout cela est nouveau pour moi, et je n'ai nullement l'intention de me lancer dans l'industrie du camionnage, mais si j'achetais auprès d'une société en faillite un camion rejeté, et si j'allais voir mon agent d'assurance en lui disant que je veux une assurance parce que j'aimerais transporter des marchandises du point A au point B vice-versa, sur quelle règle les compagnies d'assurances pourraient-elles s'appuyer pour refuser d'assurer quelqu'un qui pose des risques en matière de sécurité routière? Si la situation est la même pour ce qui est des automobiles... si votre dossier n'est pas très bon, il est difficile d'obtenir des assurances, et il faut payer très cher.

M. MacLaren: Comment savoir s'il est bon conducteur ou non, à moins d'avoir un dossier sur lui? Aux États-Unis, lorsque le nombre de camionneurs a doublé avec 16,000 nouveaux camionneurs, l'industrie américaine des assurances, qui sert le camionnage, s'est trouvée très embarrassée parce que tous les camionneurs devaient être protégés par l'assurance minimale qui pouvait aller de 750,000\$ à 1,000,000\$. Il avait tout de suite fallu que l'industrie des assurances consente au secteur du camionnage une nouvelle couverture d'une valeur de 12 à 14 milliards de dollars. La situation n'a fait que s'aggraver, il y a un an, lors de la crise des assurances.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce que vous me dites, donc, c'est que je peux acheter n'importe quel vieux bahut et obtenir une assurance minimale auprès de n'importe quelle compagnie d'assurances pour ensuite aller provoquer un carambolage de 55 ou de 60 voitures sur une autoroute n'importe où aux États-Unis ou au Canada. Il vont m'assurer avant même que je démarre.

M. MacLaren: Un instant. Ils ne vont pas vous assurer si vous avez eu un accident de ce genre. Si vous avez déjà été un propriétaire exploitant dans l'industrie, si vous avez conduit un camion pour une compagnie donnée et si vous voulez vous

[Texte]

fitness test it is going to be very difficult to screen out a guy who has had a driving record. Whether he can maintain that vehicle or has to run 70 hours a week to get the extra load to pay the bank payment on Monday or to pay the insurance premium next week—

The Chairman: Mr. Gray, thank you very much.

Mr. Clifford: We got onto the subject of insurance. What would happen to insurance rates? What is your prediction of what will happen to insurance rates? A lot of truckers are having difficulty now. Will insurance companies react to the National Safety Code with lower rates?

Mr. MacLaren: No, not if there is a deterioration in safety. In the United States, if you have a safety code that is in, seems to be working, and there is effective enforcement, eventually it pays off. As the Tennessee thing said, their enforcement was leading to fewer accidents and lower death rates. If you have many more carriers, you have pressure on the insurance companies because, in the United States as in Canada, they are allowed to insure only up to a certain ratio of their capitalization. Here, I think it is 12 times your capitalization or something. I am not sure what it is in the United States. If you get a deluge of new people, all having to have the minimum insurance requirement—

Mr. Clifford: I do not want to talk about a deluge of new people. I just mean trucker A today and the National Safety Code tomorrow. The day after that, should he not expect lower insurance rates?

Mr. Vincent: If the safety system works properly and the profiles are right, carriers are graded satisfactory, unsatisfactory, conditional and out of business. Anybody should be able to probe those safety ratings of carriers. The safety rating comes from your record, your profile, your inspections and your audits. It says you have a safe operation. If insurance companies respond properly, they should respond to the good operators well and they should respond to the bad operators negatively. That is what should happen.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: I am having a little trouble. I assume the industry is relatively comfortable with the safety standards now.

Mr. MacLaren: No.

Mr. Cochrane: What have you been doing about that? Where have you been?

[Traduction]

lancer tout seul en affaires, si vous avez enfreint le code de la route, il sera très difficile de vous écarter lors de l'étape de la vérification de vos aptitudes. Quant à savoir si le camionneur pourra entretenir son véhicule ou s'il lui faudra faire 70 heures par semaine et prendre des chargements supplémentaires pour payer la banque le lundi ou pour payer la prime d'assurances la semaine suivante . . .

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray.

M. Clifford: On a abordé la question des assurances. Qu'advierait-il des tarifs exigés par les compagnies d'assurances? Quelles sont vos prévisions en la matière? De nombreux camionneurs ont déjà des problèmes. Si le code national de sécurité est adopté, les compagnies d'assurances réagiront-elles en baissant leurs tarifs?

M. MacLaren: Non, pas si cela s'accompagne d'une détérioration de la sécurité. Aux États-Unis, si vous avez un code de sécurité qui fonctionne et dont on vérifie l'application, cela finit par être rentable. Comme on l'explique dans le film, les contrôles effectués dans le Tennessee ont débouché sur une réduction du nombre total d'accidents et du nombre d'accidents mortels. Si le nombre de transporteurs augmente beaucoup, cela crée des pressions pour les compagnies d'assurances car, aux États-Unis comme au Canada, celles-ci ne peuvent assurer que jusqu'à un certain pourcentage de leur capitalisation. Dans ce cas-ci, je pense que c'est douze fois votre capitalisation, ou quelque chose du genre. Je ne sais ce que c'est aux États-Unis. S'il y avait un déluge de nouveaux camionneurs, devant tous avoir une assurance minimale . . .

M. Clifford: Je ne peux pas parler d'un déluge de nouveaux camionneurs. Je parle tout simplement de la situation d'un camionneur aujourd'hui et de ce qui se passera demain avec le code national de sécurité. Le lendemain de l'adoption de ce code, le camionneur ne pourrait-il pas s'attendre à ce que le coût de son assurance baisse?

M. Vincent: Si le système de vérification sécuritaire fonctionne bien et si les dossiers sont bons, les transporteurs peuvent avoir une des cotes suivantes: satisfaisant, insatisfaisant, conditionnel ou retiré des affaires. Quiconque devrait pouvoir examiner ces cotes en matière de sécurité accordées aux transporteurs. Ces cotes sont établies à partir de votre dossier, des inspections et des vérifications. La cote précise si vous travaillez en respectant les normes en matière de sécurité. Si les compagnies d'assurances sont logiques avec elles-mêmes, elles devraient réagir favorablement pour les bons camionneurs et être beaucoup plus sévères avec les mauvais camionneurs. Voilà ce qui devrait se passer.

Le président: Merci, monsieur Clifford. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: J'ai un petit problème. Je suppose que l'industrie est assez satisfaite des normes en vigueur en matière de sécurité.

M. MacLaren: Non.

M. Cochrane: Qu'avez-vous fait sur ce plan? Où étiez-vous?

[Text]

Mr. MacLaren: For at least the last year, we have been saying we have to do something about this, given the U.S. experience. We do not want the same problem to occur here as is occurring in the United States.

Mr. Cochrane: It has only been inadequate in the last year, since you realized it happened in the States.

Mr. MacLaren: No. We have major safety programs in the trucking industry. Last year, when the dangerous goods code came in . . . In the last year and a half, I guess we have trained 115,000 or 120,000 trucking employees plus shipper employees on the dangerous goods code. In Canada we have a higher standard for drivers to get into the business than they do in the States, generally speaking. We have the trucking associations provide a driver PDIC, professional drivers improvement course. We do a lot of things.

We are not happy with safety; we have not been for a long time. I think we said this in our main submission. It has always been a concern about coming forward with recommending new safety regimes. It is almost invariably inadequate resource . . . It is a paper regime. As we tend to regulate in Canada, we put things on paper and do not enforce them. It is easy to enforce against the big guy. You can walk in and look at his nicely typed records every six months. In the trucking industry, there is a real concern that if that is all the safety regime comes to, we have real problems.

Mr. Cochrane: If the two-year period is barely adequate or inadequate now, is it going to be any less adequate in the two-year period or even the one-year period before some of them are up to speed and ready to go?

Mr. Benjamin: A deluge of new carriers.

Mr. Vincent: Is it that fast?

• 1655

Mr. Cochrane: They are standing on the border or standing somewhere ready to come in and plunder all your members. Is this what you are telling me?

Mr. MacLaren: No, it will not happen overnight.

Mr. Vincent: Mr. Chairman, I believe if we go back about three years ago, the CTA was talking about regulatory reform at that time. They were also talking about safety and fitness of carriers. This has been an ongoing problem, but you have to remember that the economic entry system provided a filter, as it did in the United States. In the United States, when they took down the regulatory system, as Ken MacLaren said, the number of carriers increased astronomically. The competition increased. All of a sudden the DOT found they did not have

[Translation]

M. MacLaren: Depuis au moins un an, nous ne cessons de répéter qu'il nous faut faire quelque chose à ce propos, vu ce qui a été constaté aux États-Unis. Nous ne voudrions pas que le même genre de problème se pose ici.

M. Cochrane: La situation n'est insatisfaisante que depuis un an, c'est-à-dire depuis que vous vous êtes rendu compte de ce qui se passait aux États-Unis.

M. MacLaren: Non. Nous avons des programmes de sécurité d'envergure dans l'industrie du camionnage. L'an dernier, lors de l'adoption du code applicable au transport des produits dangereux . . . Au cours des dix-huit derniers mois, nous avons donné une formation relativement à ce code à près de 115,000 ou 120,000 employés du secteur du camionnage et du transport. De façon générale, les normes en vigueur au Canada pour ce qui est de l'admissibilité des candidats camionneurs sont beaucoup plus sévères qu'elles ne le sont aux États-Unis. Ici, les associations de camionnage offrent des cours d'amélioration et de perfectionnement aux camionneurs professionnels. Nous faisons beaucoup de choses.

Nous ne sommes pas satisfaits de la situation en matière de sécurité, et ce depuis longtemps. Nous disons d'ailleurs cela dans notre mémoire. Nous nous intéressons depuis toujours à l'élaboration de recommandations visant de nouveaux régimes en matière de sécurité. Invariablement, c'est un problème de ressources insuffisantes . . . C'est un régime sur papier seulement. On essaie de réglementer les choses au Canada et on met des choses sur papier, mais on ne les impose jamais. Il est facile d'imposer quelque chose aux gros entrepreneurs. Il suffit de vous présenter et de vérifier tous les six mois les dossiers, tous bien dactylographiés. Dans l'industrie du camionnage, ce que disent les gens, c'est que si c'est à cela que se résume le régime en matière de sécurité, nous avons de vrais problèmes.

M. Cochrane: Si la période de deux ans est déjà à peine satisfaisante voire insatisfaisante, la période d'un ou de deux ans qui a été prévue suffira-t-elle pour qu'au moins certains d'entre eux se mettent à la page et soient prêts à démarrer?

M. Benjamin: Un déluge de nouveaux transporteurs.

M. Vincent: Ce sera si rapide que cela?

M. Cochrane: Ils sont tous debout à la frontière ou ailleurs et ils n'attendent que cela pour venir piller vos membres. C'est bien cela que vous me dites, n'est-ce pas?

M. MacLaren: Non, cela ne se fera pas du jour au lendemain.

M. Vincent: Monsieur le président, il y a environ trois ans, il me semble, l'Association canadienne du camionnage parlait déjà de la réforme de la réglementation. Et elle parlait aussi de la sécurité et de l'aptitude physique des camionneurs. Cela pose depuis toujours des problèmes, mais il ne faut pas oublier que le système d'entrées axé sur des facteurs économiques assurait un certain filtrage, ici comme aux États-Unis. Aux États-Unis, lorsqu'ils ont déréglementé l'industrie, comme l'a dit Ken MacLaren, le nombre de transporteurs a augmenté de

[Texte]

enough inspectors. They added an additional 90 and now they are putting on another 50. They are behind the eight ball; they cannot catch up.

Mr. Cochrane: Was there not a seven-year period before, when they really deregulated and they really caught on to the safety problems and began to take some action in the United States?

Mr. Vincent: No, what they did, and I have talked to people in the United States . . . They knew they had a problem; they could not get the money to fund it, and things were not happening. If you read the literature we have here, you will find out it has become very, very high-profile.

Mr. MacLaren: No, but I think Mr. Cochrane's point is that for the first couple of years it was not that obvious. Is that right?

Mr. Cochrane: No, it is a wind-down.

Mr. MacLaren: Okay, that is partially true.

Mr. Cochrane: But we are further ahead in our planning for the National Safety Code. It took the Americans seven years even to realize there was a problem. We know now we are going to be one or two years in implementation.

Mr. MacLaren: They have known for two and a half years.

Mr. Cochrane: They have not taken any action.

Mr. MacLaren: Oh yes, they are starting to.

Mr. Vincent: The code was in place before deregulation started. Ours is still in the formative stage.

Mr. Cochrane: But their existing network at that time could not have been even as good as our existing network across Canada now.

Mr. L.P. Tardif (Canadian Trucking Association): It was better. I think you should be aware that for the past five years, minimum, we have given a submission to CCMTA every year on safety issues. We had agreed before to work under the actual system in place, which was called CCMTA. It is not because there is a National Safety Code being talked about that we are now trying to get this thing going. But for years we have been going before CCMTA talking about legal inspection, talking about driver licencing, etc.

Mr. Cochrane: Yes, but from where we are now to where we were two years ago, we have made some great gains, I gather.

Mr. L. Tardif: Where?

Mr. Cochrane: Bill C-19 has a positive effect in the sense that it is going to do things, eventually.

Mr. L. Tardif: We have made no gains at all on safety. On safety—

[Traduction]

façon astronomique. La concurrence a augmenté. Tout d'un coup, le *Department of Transport* a découvert qu'il n'avait pas assez d'inspecteurs. Ils en ont ajouté 90 et ils vont maintenant en ajouter 50 autres. Ils sont déjà en retard et ils ne parviennent pas à le rattraper.

M. Cochrane: N'y a-t-il pas eu une période de sept ans pendant laquelle ils ont déréglementé l'industrie, constaté l'envergure des problèmes de sécurité et pris des mesures?

M. Vincent: Non, ce qu'ils ont fait, et j'ai parlé avec des gens aux États-Unis . . . Ils savaient qu'ils avaient un problème. Ils ne pouvaient pas obtenir l'argent nécessaire et rien ne se faisait. Si vous lisez la documentation que nous avons apportée avec nous, vous verrez que tout cela est maintenant à la une.

M. MacLaren: Ce qu'a, je pense, voulu dire M. Cochrane, c'est que ce n'était pas si évident pendant les quelque premières années. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Cochrane: Non, le système a été progressif.

M. MacLaren: Cela est en partie vrai.

M. Cochrane: Mais nous sommes plus avancés dans la planification du Code national de sécurité. Il a fallu sept ans aux Américains pour se rendre compte qu'il y avait un problème. Quant à nous, nous savons déjà qu'il nous faudra un ou deux ans pour mettre tout cela en oeuvre.

M. MacLaren: Eux, ils le savent depuis deux ans et demi.

M. Cochrane: Mais ils n'ont pris aucune mesure.

M. MacLaren: Si, ils commencent à en prendre.

M. Vincent: Le code était en place avant même que ne commence la déréglementation. Chez nous, on en est encore aux étapes préliminaires.

M. Cochrane: Mais le réseau qui existait chez eux à l'époque ne pouvait pas être aussi bon que celui qui existe ici au Canada.

M. L.P. Tardif (Association canadienne du camionnage): Il était meilleur. Il serait bon que vous sachiez que, depuis au moins cinq ans, nous avons chaque année présenté un rapport sur la sécurité à la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé. Nous avons convenu auparavant d'oeuvrer à l'intérieur du système déjà en place, et c'était la CCATM. Ce n'est pas parce qu'il est maintenant question d'un Code national de sécurité qu'on commence à bouger là-dessus. Depuis des années, nous comparaissons devant la CCATM pour leur parler d'inspection, d'octroi de permis, etc.

M. Cochrane: D'accord, mais, si j'ai bien compris, nous avons fait d'énormes progrès depuis deux ans.

M. L. Tardif: Où?

M. Cochrane: Le projet de loi C-19 aura une incidence positive en ce sens que des choses pourront se faire.

M. L. Tardif: Nous n'avons fait aucun progrès pour ce qui est de la sécurité. En matière de sécurité . . .

[Text]

Mr. Cochrane: Not yet. But Bill C-19 does have under section 8 an opportunity for us to put the National Safety Code in place.

Mr. MacLaren: There is a problem there, and again it comes back to the legal implications. What federal jurisdiction is there in safety beyond hours of service for for-hire truckers—extraprovincial? I think it is very limited.

Mr. Cochrane: As to time.

Mr. MacLaren: No, jurisdiction. We asked Transport Canada this question two years ago when they first started to get into this with the provinces. Where are the jurisdictional lines in this area? What can the federal government do?

The Chairman: Well, are you aware that seven provinces are ready to put that safety code in now?

Mr. MacLaren: Seven provinces are ready to commit to the safety code. They are not ready . . . the whole thing—

The Chairman: Are you aware the seven are prepared to commit to it now?

Mr. MacLaren: Yes, to commit to it. Yes—on paper.

Mr. Cochrane: A number of new initiatives to come from each of the provinces from their carriers . . .

Mr. MacLaren: And it will take two years to be there.

Mr. Vincent: Mr. Chairman, I am chairman of the CTA National Safety Code committee and I am the individual who is meeting with the CCMTA in preparation of the code. I can tell you—and I am not slighting the CCMTA, as those fellows are working hard and are trying to do a job—to bring up a safety code in Canada is a big job. You have to register every commercial carrier in Canada—private, for-hire, whatever. They do not even know what the population is in the trucking industry. You have to bring in hours of service intraprovincially, which takes legislation. Those things all have to be done. It is a massive task.

Mr. Cochrane: Do you not see Bill C-19 being followed by the National Safety Code, with the provinces upgrading their standards and so on, as a better position to be in than we were in two years ago?

Mr. MacLaren: Two years from now, hopefully, if they all put in the resources, yes. I agree that Bill C-19, clause 8, sets out a whole string of regulatory powers, but we are saying we do not think Ottawa has the jurisdiction to do that. Unless the provinces agree . . .

[Translation]

M. Cochrane: Pas encore. Mais, en vertu de l'article 8, nous pourrions adopter un Code national de sécurité.

M. MacLaren: Il y a là un problème, et cela m'amène de nouveau à parler des ramifications sur le plan de la loi. À l'exception de la question des heures de service pour les camionneurs indépendants qui assurent des trajets extra-provinciaux, quelles questions de sécurité sont du ressort des pouvoirs fédéraux? Il me semble qu'il n'y en a pas beaucoup.

M. Cochrane: Pour ce qui est du temps.

M. MacLaren: Non, je parle de questions de juridiction. Nous avons d'ailleurs posé cette question, il y a deux ans, au ministère des Transports lorsque celui-ci a commencé à s'intéresser à tout cela avec les provinces. Où sont les limites du pouvoir juridictionnel dans ce domaine? Que peut faire le gouvernement fédéral?

Le président: Vous savez que sept provinces sont déjà prêtes à mettre en oeuvre le code de sécurité.

M. MacLaren: Sept provinces sont prêtes à s'engager à adopter le code de sécurité. Elles ne sont pas prêtes . . . toute l'histoire . . .

Le président: Saviez-vous que ces sept provinces sont prêtes à s'y engager dès aujourd'hui?

M. MacLaren: Oui, elles sont prêtes à s'y engager, mais sur papier.

M. Cochrane: Chacune des provinces proposera un certain nombre de nouvelles initiatives pour les transporteurs . . .

M. MacLaren: Et il faudra attendre deux ans pour cela.

M. Vincent: Monsieur le président, je suis président du comité sur le Code national de sécurité de l'Association canadienne du camionnage et c'est moi qui traite avec la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé en vue de l'élaboration du code. Je peux vous dire . . . et je ne veux en rien diminuer le travail que font les membres de la CCATM, car ils travaillent très fort et ils essaient de faire leur travail . . . que l'élaboration d'un code de travail pour le Canada sera une très lourde tâche. Il faut enregistrer tous les transporteurs commerciaux au Canada, qu'ils soient privés, qu'ils louent leurs services, et cetera. On ne sait même pas combien on compte de camionneurs au Canada. Il faudra également fixer des heures de service pour les transports intraprovinciaux, et il faudra pour cela adopter une loi. Toutes ces choses devront se faire, et la tâche sera très lourde.

M. Cochrane: Si le projet de loi C-19 débouche sur l'adoption d'un Code national de sécurité, ce qui amènera les provinces à améliorer leurs normes, etc., pensez-vous que nous nous trouverons dans une meilleure situation d'ici deux ans?

M. MacLaren: Je l'espère, si toutes les ressources nécessaires sont consacrées à ce travail. Je pense comme vous que l'article 8 du projet de loi C-19 prévoit toute une série de pouvoirs de réglementation, mais ce que nous disons, c'est que nous ne pensons pas que ce genre de choses soient du ressort du gouvernement fédéral. À moins que les provinces acceptent . . .

[Texte]

Mr. Cochrane: Well, I think that is part of the negotiation process.

Mr. MacLaren: Well, that may be.

Mr. Cochrane: I think the provinces are quite willing to agree if we are prepared to pay the money.

The Chairman: And give them the resources.

Mr. MacLaren: Ah, there we go. We come to greenmail, which is what the U.S. DOT had to do with the states, because the jurisdiction down there was split. DOT is passing the legislation and then providing the money for enforcement with the states. That is possible if they all agree to do that here. But we are talking about a hiatus until it gets there. That is our concern.

Mr. Cochrane: So your bottom line is hold the bill back until the National Safety Code is in place.

Mr. MacLaren: Look, I am not sure. Given that the Ministers are meeting tomorrow—

• 1700

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. MacLaren: —probably for the final time, I do not believe, frankly, that there will be any change in the MOU agreement which would say we should leave the present thing there for another year until the safety code is ready and then go straight to fitness, which is what we have said we would prefer to see happen.

If that is not going to happen, then presumably whatever this committee may recommend is going to be impossible of achievement on that score, because the Government of Canada is tied to this agreement with the provinces. So the only thing you could do then would be to make a strong recommendation that Ottawa put money into this thing, get it going and take more initiative. Ottawa has not been . . . Ottawa is an observer at CCMTA. They are really embraced when they put up a lot of money; otherwise they are kind of on the side. Ottawa needs to be in this thing with both feet and with the bucks if they can find them.

Secondly, there needs to be real co-ordination on the jurisdictional thing. As I say, it is the best part of two years since we raised the question with Transport Canada of where the jurisdiction of the provinces and Ottawa begins. I do not know that such an opinion has been obtained, but it has to be brought together.

The Chairman: Mr. MacLaren, is there not a catch-22 situation here? If you do not have Bill C-19 in place, how . . . ? You say the federal government does not have the power to do the things under clause 8. You are never going to have clause 8 there. Is this not going to be an incentive to the provinces to get together?

[Traduction]

M. Cochrane: Je pense que cela fait partie du processus de négociation.

M. MacLaren: C'est peut-être le cas.

M. Cochrane: Je pense que les provinces seront prêtes à donner leur accord si nous nous disons prêts à payer la note.

Le président: Et à leur donner les ressources nécessaires.

M. MacLaren: Voilà, nous y sommes. C'est une question de billet vert . . . et c'est ce que le *Department of Transport* américain a dû faire avec les différents États, car la juridiction était partagée. Le *Department of Transport* adopte la loi et fournit ensuite aux différents États l'argent nécessaire pour veiller à ce qu'elle soit respectée. Le même genre de choses seraient possibles ici si tout le monde était d'accord. Mais, entre-temps, il y a un vide. C'est cela qui nous préoccupe.

M. Cochrane: Ce que vous demandez, essentiellement, c'est qu'on attende que le Code national de sécurité soit en place. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. MacLaren: Je n'en suis pas certain. Étant donné que les ministres vont se rencontrer demain . . .

M. Cochrane: Oui.

M. MacLaren: . . . pour la dernière fois, je ne crois pas franchement que le protocole MOU soit modifié de telle sorte qu'on recommande le statu quo pendant une autre année jusqu'à ce que le nouveau code de sécurité soit adopté puis qu'on passe au maintien en bon état, ce qui nous paraît préférable.

Si toutefois les choses ne devaient pas se passer ainsi, quelles que soient les recommandations du Comité, il serait impossible de les mettre en oeuvre car le gouvernement du Canada est lié par cette entente qu'il a signée avec les provinces. La seule chose que vous puissiez faire est donc de recommander très fermement qu'Ottawa subventionne ce projet afin de le lancer et qu'il prenne davantage d'initiatives. Ottawa n'a pas été . . . Ottawa est un observateur au sein de la Conférence canadienne des organismes de régie pour véhicules à moteur. Or on n'aime bien les gens lorsqu'ils fournissent beaucoup d'argent, sinon on les néglige quelque peu. Il faudrait donc qu'Ottawa participe de plein pied à ces activités et qu'il donne aussi de l'argent s'il peut en trouver.

En second lieu, il faut qu'il y ait une véritable coordination des niveaux de compétence. Je le répète, cela fait presque deux ans que nous avons demandé à Transport Canada où commence la compétence des provinces et où se termine celle d'Ottawa. J'ignore si on a obtenu la réponse mais il faut qu'une telle coordination se concrétise.

Le président: Monsieur MacLaren, est-ce qu'il n'y a pas une situation sans issue ici? Si l'on n'adopte pas le projet de Loi C-19, alors comment . . . vous affirmez que le gouvernement fédéral ne dispose pas des pouvoirs nécessaires pour prendre les initiatives relevant de l'article 8. Or vous n'aurez jamais cet article 8. Est-ce que cela ne va pas pousser les provinces à se concerter?

[Text]

Mr. MacLaren: It looks like we are headed for 12 different codes. If they are sufficiently uniform in enforcement and the interface connections are there so that in Ontario you could look up the record of a driver, back into his home province, check his licence and that sort of thing, it will not make that much difference. As long as they bring it up and it is uniform it does not really matter about the jurisdiction—if that happens.

The Chairman: I agree.

Mr. Vincent: I do not know how you—

Mr. Cochrane: If we took Bill C-19 away, if we took the National Safety Code away, would your industry be worse or better off? If we just said that it is gone and we are going to go Bill C-18, we are not dealing with Bill C-19, we are not dealing with the National Safety Code, would you be better off?

Mr. MacLaren: We cannot go back.

Mr. Cochrane: So we are coming to the point now that you are admitting it is a step in the right direction? We are disagreeing over timing and implementation, but it is an improvement.

Mr. MacLaren: It may not be an improvement. If we are right that the reverse-onus test is so worded that it is unworkable—and nobody in the federal government has challenged us seriously on that and we wish your lawyers would take a serious look at what we have said—as a potential intervention mechanism to slow things down if things go wrong or if there is a deluge and there are guys running crazy on the highways, then we have a potential problem and a serious problem for that hiatus until the safety code is there and up and running.

We do not want to see that kind of program on the Canadian airwaves, talking about Canadian truckers slaughtering people all over the highway. There are enough horror stories now and there always will be. Truckers are only responsible for about half the fatal accidents—

Mr. Cochrane: Maybe we can get a reaction from our lawyers. In the meantime, could your association just send us a note on your reaction to the outcome of tomorrow's meeting with the Minister?

Mr. MacLaren: Yes, we shall. There is one other thing, Mr. Chairman. We have an update on the safety issue in the United States based on some recent publications and one other that we would like to leave with you. There has been a lot of stuff in the press about the relationship of deregulation and safety in the States.

One other thing is that Congress has now mandated a new study on highway safety—

The Chairman: We have to move on. Would you leave us all that?

[Translation]

M. MacLaren: On dirait qu'on se dirige vers l'adoption de douze codes différents. S'ils sont suffisamment semblables et s'il existe des mécanismes de coordinations de telle sorte qu'en Ontario on puisse consulter le dossier d'un camionneur, retourner dans sa province d'origine pour vérifier son permis et ce genre de chose, alors cela sera pas mal égal. D'abord qu'on adopte ces codes et qu'ils soient uniformes, la question de compétence n'est pas très importante.

Le président: D'accord.

M. Vincent: J'ignore comment...

M. Cochrane: Si nous retirions le projet de Loi C-19 et le code national de la sécurité, est-ce que votre industrie s'en ressentirait bien ou mal? Si l'on se contente de dire que le code a été retiré et que nous allons adopter le projet de Loi C-18 et non le C-19, est-ce que cela vous paraîtrait préférable?

M. MacLaren: Nous ne pouvons pas revenir en arrière.

M. Cochrane: Vous admettez donc que cette mesure est un pas dans la bonne direction? Nous ne sommes pas d'accord pour ce qui est du moment choisi ni de la mise en oeuvre mais c'est tout de même une amélioration.

M. MacLaren: Peut-être que non. Si nous avons raison d'affirmer que le test ou le fardeau de la preuve est déplacé dans le sens inverse est formulé de telle sorte qu'il est inutilisable, alors cela créera des problèmes et même des problèmes graves. Or personne au sein du gouvernement fédéral n'a réussi à réfuter sérieusement nos affirmations à cet égard, et nous aimerions que vos avocats étudient de façon approfondie ce que nous avons dit sur le sujet. Ce qui a été proposé comme mécanisme d'intervention risque de ralentir les choses dans les circonstances où il y a des problèmes, et s'il y a une avalanche de problèmes et qu'il y a un désordre fou sur les autoroutes, alors en l'absence d'un code de sécurité il risque d'y avoir des situations graves.

Nous ne voulons pas qu'on diffuse sur les ondes canadiennes ce genre d'émissions où l'on montre des camionneurs canadiens en train d'abattre des gens partout sur les autoroutes. Il y a suffisamment d'horreurs comme ça dans le monde. Les camionneurs ne sont responsables que de la moitié des accidents mortels...

M. Cochrane: Peut-être pourrions-nous savoir ce qu'en pensent nos avocats. En attendant, est-ce que votre Association peut nous envoyer un texte précisant votre réaction à votre rencontre de demain avec le ministre?

M. MacLaren: Oui, volontiers. Il y a cependant autre chose, monsieur le président. Nous avons en main les derniers renseignements sur la question de sécurité aux États-Unis, que nous avons puisés dans certaines publications récemment parues, et nous aimerions vous les communiquer. Il a beaucoup été question des rapports entre la déréglementation et la sécurité aux États-Unis.

En outre, le Congrès a demandé qu'on effectue une nouvelle étude sur la sécurité routière...

Le président: Nous devons poursuivre. Auriez-vous l'obligeance de nous laisser tous ces documents?

[Texte]

This is my last question, Mr. Benjamin, because we have to move on. Mr. Angus was long and I am not going to call Mr. Ouellet or you. I know that this has been a balance thing. Government members were asking because this witness is generally more adverse—

Mr. Benjamin: Like the coffee shop story.

The Chairman: That was a little too long, but Mr. Taylor usually is the shortest questioner here. He has had practical experience.

Mr. Ken MacLaren, old classmate, friend, colleague, and sometime philosopher about public issue matters, has the concern for safety in your industry denied any application for the truckers under the public convenience and necessity?

Mr. MacLaren: Has safety . . .

The Chairman: Has the concern for safety of any applicant for a licence or—

Mr. Benjamin: The federal law did not apply.

Mr. MacKinnon: I do not believe so, Mr. Chairman. The only thing it does is when the guy cannot afford his premium next year, he stops running.

The Chairman: On the insurance end. Well, I guess that is a practical—

Mr. Vincent: Mr. Chairman, I can answer the question. It depends. In Saskatchewan, if in their opinion you are unfit they will delay your application until they feel you have been brought into compliance.

Mr. MacLaren: Is that new?

Mr. Vincent: That is recent.

The Chairman: The practical matter is what Mr. MacKinnon said: you just do not get your insurance. In that sense it has been a factor.

Mr. MacLaren: If you have a record on the guy.

• 1705

The Chairman: I wish we had more time, but we have other witnesses. Perhaps you could send us the other material you have, Mr. MacLaren.

Mr. MacLaren: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I do believe we have to move on to another witness here. This witness has been here for two hours—well, not two, we got started at 3.45 p.m.

Mr. Benjamin: The witness has been here an hour and twenty minutes.

[Traduction]

C'est la dernière question que j'autoriserai monsieur Benjamin, car nous devons passer à d'autres témoins. M. Angus a pris du temps et je ne veux donc pas vous permettre de poser d'autres questions ni d'ailleurs à M. Ouellet. Je sais qu'il y a une espèce de retour du pendule ici. Les membres du parti ministériel ont posé davantage de questions étant donné que ces témoins plus défavorables . . .

Mr. Benjamin: C'est comme l'histoire du Café du coin.

Le président: C'était un peu trop long, mais M. Taylor est d'habitude le plus bref d'entre vous. Il a en effet l'expérience pratique dans ce domaine.

M. Ken MacLaren ancien confrère de classe, ami, collègue et parfois penseur préoccupé de questions d'intérêt public, est-ce que votre souci d'assurer la sécurité dans votre industrie a entraîné le refus d'un permis à certains camionneurs en vertu des dispositions liées au service public et à la nécessité?

Mr. MacLaren: Vous me demandez si la sécurité . . .

Le président: Votre souci de veiller à la sécurité vous a-t-il poussé à refuser d'accorder une licence d'exploitation à un requérant ou . . .

Mr. Benjamin: La loi fédérale ne s'appliquait pas.

Mr. MacKinnon: Je ne crois pas, monsieur le président. La seule chose qui se passe lorsque le titulaire du permis ne peut payer sa prime d'assurance l'année suivante, alors il cesse de conduire.

Le président: C'est donc par le biais de l'assurance que vous l'atteignez. Eh bien, c'est probablement un moyen pratique . . .

M. Vincent: Monsieur le président, je puis répondre à cette question. Cela dépend. En Saskatchewan, si de l'avis des autorités, vous n'êtes pas à la hauteur des exigences alors on retardera l'obtention de la licence jusqu'à ce que vous vous soyez conformé.

Mr. MacLaren: Est-ce nouveau?

M. Vincent: C'est récent.

Le président: Cependant, sur le plan pratique cela revient à ce que monsieur MacKinnon disait: on n'obtient simplement pas son assurance. Dans ce sens, oui, cela a été un facteur.

Mr. MacLaren: Si vous avez un dossier au sujet du titulaire de licence.

Le président: Je voudrais que nous ayons plus de temps, mais nous avons d'autres témoins. Vous pourriez peut-être nous envoyer les autres documents en votre possession, monsieur MacLaren.

Mr. MacLaren: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je crois vraiment que nous devons maintenant donner la parole au témoin suivant. Voilà deux heures qu'il attend, enfin, presque deux heures, car nous avons commencé nos travaux à 15h45.

Mr. Benjamin: Il y a une heure et vingt minutes que ce témoin attend.

[Text]

The Chairman: On the second occasion.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Ouellet: You know, I want to object to this, because deliberately—

The Chairman: You were very short.

Mr. Ouellet: —I had very short questions in order to allow my colleagues to have some. I thought we had an understanding that we share about equally the time of questioning the witness. I am a little disappointed, because I had important questions to ask.

Mr. Reid: You and I will get our turn next time.

Mr. Ouellet: I will do it privately, but I would appreciate, Mr. Chairman, that in the future you enforce the rules.

The Chairman: It is not a rule, Mr. Ouellet, but I understand your point. It is not a rule. There are certain witnesses that have an exceptional contribution to make to this hearing, and in that case I think the Chair can exercise discretion and have a little difference. I am sorry, but that is why I did not go back to Mr. Benjamin. I think we have had an airing of the views, but I am in the hands of the committee.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, let us go back to the suggestion of Mr. Ouellet. Let us go back to our former agreement.

The Chairman: With normal witnesses, yes, but this was a very exceptional witness, and I think it was very interesting. Mr. Ouellet, you can lead off. I understand your point, and generally there is a balance.

Mr. Angus took 17 minutes, and you only took 6. Mr. Taylor was a little long in his first question and answer. The answer was long. But the other questioners usually have not participated. When they have participated, as you well know, they usually are very short. The combined participation of the other members from the government side was just about the same time that you had. Mr. Taylor was a little exceptional, but he has been very diligent. Anyway, here we are.

Mr. Ouellet: I am always pleased to hear Mr. Taylor. I have no problem.

Mr. Taylor: I apologize; I realize I was too long.

The Chairman: Mr. Goldman is coming to the table with a couple of associates. I think we have seen a couple of them before. This is the director of investigations and research for Consumer and Corporate Affairs. We would like to welcome you. I know you do not have a brief, but at the request of Mr. Ouellet you are here. You have been patient, and I think we can perhaps catch up for some lost time. I am going to throw this open unless the director, Mr. Goldman, has a statement to make.

[Translation]

Le président: Et c'est la deuxième fois qu'il se présente.

M. Benjamin: C'est exact.

M. Ouellet: Je proteste, car c'est à dessein . . .

Le président: Vous avez été très bref.

M. Ouellet: . . . j'avais des questions très brèves afin de laisser la parole à mes collègues. Je pensais que nous étions convenus de nous partager à peu près également le temps réservé aux questions posées aux témoins. Je suis un peu déçu, car j'avais d'importantes questions à poser.

M. Reid: Notre tour à tous deux viendra la prochaine fois.

M. Ouellet: Je poserai les questions en privé, mais je vous serais reconnaissant, monsieur le président, de bien vouloir appliquer dorénavant les règles.

Le président: Ce n'est pas une règle, monsieur Ouellet, mais je comprends votre point de vue. Ce n'est pas une règle. Certains témoins ont des choses particulièrement importantes à dire et je pense que dans ce cas, le président peut exercer son pouvoir d'appréciation et déroger légèrement à l'usage. Excusez-moi, mais c'est la raison pour laquelle je n'ai pu donner la parole à M. Benjamin. Je croyais que nous nous étions expliqué là-dessus, mais je m'en remets à la décision du Comité.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, revenons-en à la proposition de M. Ouellet, à ce dont nous étions convenus auparavant.

Le président: Certainement quand il s'agit de témoins ordinaires, mais nous avons là un témoin qui sortait de l'ordinaire et son témoignage était particulièrement intéressant. Monsieur Ouellet, vous avez la parole en premier. Je comprends votre grief, et en général le temps des questions est réparti également.

M. Angus a pris 17 minutes, et vous n'en avez pris que 6. La première question posée à M. Taylor était un peu longue, et de même la réponse, mais les autres intervenants n'ont généralement pas participé à la discussion. S'il leur arrive de le faire, vous savez très bien qu'ils sont généralement très brefs. La participation de tous les députés du parti majoritaire équivalait à peu près à la vôtre. M. Taylor est un peu sorti de la règle, mais il a très bien répondu. Quoiqu'il en soit, reprenons où nous en sommes restés.

M. Ouellet: Je n'y vois pas d'objection, j'aime toujours entendre ce que dit M. Taylor.

M. Taylor: Excusez-moi, je me rends compte que j'ai pris trop de temps.

Le président: M. Goldman va prendre place, en compagnie de ses collaborateurs à la table des témoins. Je crois que nous connaissons déjà certains d'entre eux. Voici le directeur des Enquêtes et recherches du ministère de la Consommation et Corporations, auquel nous souhaitons la bienvenue. Je sais que vous n'avez pas de mémoire, mais que vous êtes venus à la demande de M. Ouellet. Merci de votre patience, nous allons essayer de rattraper le temps perdu. Je vais demander aux

[Texte]

Mr. Benjamin: Does he have a brief?

The Chairman: I was informed that he did not have a brief to make. We had a brief earlier. Mr. Goldman, perhaps I am wrong.

Mr. Calvin S. Goldman (Director of Investigational Research, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs): You are quite correct, Mr. Chairman, we have already filed a brief that was submitted at the time that Mr. Chandler attended before you quite recently. It was accompanied by an executive summary, and it also had studies attached to it.

I am attending here today at the request of the committee to address any questions that members may have arising out of the submission we have made already. I will introduce the two gentlemen with me, and indicate my own title. With me is Howard Wetston, deputy director of investigational research. Also, I have Mr. Harry Chandler, who has appeared already before you. Mr. Chandler is the acting director of the Regulated Sector Branch of the Bureau of Competition Policy.

I do not intend today, Mr. Chairman, to repeat the detailed submissions that have been made; that was accomplished earlier by Mr. Chandler when he last appeared. I simply wish to state that the bureau does have substantial experience in examining markets generally and transport markets in particular.

• 1710

We have conducted a good number of investigations, interventions and prosecutions in this particular area. Additionally we are already becoming quite experienced in dealing with the new substantive provisions of the Competition Act. We are also making regular use of the new procedural provisions, which were designed as part of the competition law to conform to the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

Many of these provisions offer new and effective remedies to address competition problems. There are now new administrative provisions. In my view, they offer the opportunity to deal effectively with mergers, abuse of dominant position and situations in the economy. As well, the criminal conspiracy provisions have been strengthened greatly. In general, in my submission, the Competition Act and the Bureau of Competition Policy are prepared to deal with competition problems in all sectors of the economy to which it applies.

More particularly, I would like to briefly summarize, if I may, the essence of our submission as follows:

First, a further regulatory provision to deal with predatory pricing may reduce the incentive of cost-efficient firms to

[Traduction]

membres de vous poser des questions, à moins que M. Goldman n'ait une déclaration à faire.

M. Benjamin: Est-ce qu'il a un mémoire?

Le président: On m'a dit qu'il n'avait pas de mémoire à présenter, car nous en avions déjà reçu un, mais je me trompe peut-être, monsieur Goldman.

M. Calvin S. Goldman (directeur des Enquêtes et recherches, Loi sur la concurrence, sous-ministre adjoint, Bureau de la politique de la concurrence, ministère de la Consommation et des Corporations): Vous avez tout à fait raison, monsieur le président, nous avons déjà déposé un mémoire qui vous a été présenté lorsque M. Chandler a récemment comparu devant vous. Ce mémoire était accompagné d'un sommaire et avait également des études en annexe.

Je suis venu aujourd'hui à la demande du Comité pour répondre aux questions que les membres du comité auront à poser sur le mémoire déjà déposé. Je vais d'abord vous présenter mes deux collaborateurs et vous informer de mon propre titre. Je suis accompagné de Howard Wetston, sous-directeur de la Direction des enquêtes et recherches ainsi que de M. Harry Chandler, qui a déjà comparu devant vous. M. Chandler est le directeur intérimaire de la Direction des industries réglementées du Bureau de la politique de concurrence.

Ce n'est pas mon intention aujourd'hui, monsieur le président, de répéter ce qui a déjà été dit par M. Chandler lorsqu'il a comparu pour la première fois. Je voudrais simplement vous faire remarquer que le Bureau a une expérience considérable de l'examen des marchés, d'une façon générale et des marchés des transports, en particulier.

Nous avons mené bon nombre d'enquêtes, fait de nombreuses interventions et engagé des poursuites dans ce domaine. Par ailleurs, nous avons déjà acquis une expérience considérable des dispositions principales de la Loi sur la concurrence. Nous avons aussi régulièrement les nouvelles dispositions de procédure, conçues dans le cadre de la Loi sur la concurrence en conformité avec la Charte canadienne des droits et libertés.

Un grand nombre de ces dispositions présentent des recours efficaces et nouveaux pour traiter des problèmes de la concurrence. Il existe actuellement de nouvelles dispositions administratives qui, à mon avis, permettent d'intervenir efficacement dans les cas de fusion, d'abus de position dominante et de situations particulières de l'économie. Les dispositions sur les complots ont été considérablement renforcées. Je puis dire, d'une façon générale, que la Loi sur la concurrence et le Bureau de la politique de concurrence sont prêts à s'attaquer au problème de concurrence dans tous les secteurs de l'économie auxquels la loi s'applique.

Je voudrais rapidement résumer notre mémoire comme suit:

Tout d'abord, la loi contient une nouvelle disposition réglementaire traitant des ventes à prix abusifs, dispositions visant les ventes à prix abusifs, qui feront réfléchir les entrepri-

[Text]

legitimately use their competitive advantages for fear of being charged with predation.

Second, we feel the provisions of the Competition Act, in particular paragraphs 34.1(b) and (c) and section 51, which are flexible in their application, allow the vital distinction to be made between legitimate competitive acts and genuine acts of predation.

Third, it is our position that there is no reason to believe a new provision enacted under the Motor Vehicle Transport Act would be more effective in dealing with predatory activities than the existing provisions of the Competition Act. Those existing provisions, in particular the criminal law provisions, have the benefit of carefully established jurisprudence, which has set forth the necessary criteria as a result of a number of court decisions that can properly address this often complex area.

Finally, I would add that the director of the Investigation and Research Branch already has a statutory mandate and staff in place who are experienced in investigations and experienced in analysing market situations. We can deal quickly and effectively with competitive issues that may arise in trucking, including predatory pricing. In my respectful submission, the introduction of an additional industry-specific provision in the new legislation would appear to duplicate this existing structure and manpower situation.

Those are my opening remarks, Mr. Chairman. I would be pleased to address any questions you or any other members of the committee may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Goldman. I throw it immediately to Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you. I want to thank Mr. Goldman for appearing today. I would like to know to what extent your bureau has been consulted in the preparation of the legislation for Bills C-18 and C-19.

Mr. Goldman: We have been consulted, Mr. Ouellet, on a regular basis. My understanding is that there have been a good number of discussions back and forth. I think in view of my relatively recent arrival on the scene, I would be better in responding to this situation to turn it over to Mr. Chandler, who has been with the bureau longer than I have, if this is satisfactory to you, Mr. Chairman.

Mr. Harry S. Chandler (Acting Director, Regulated Sector Branch, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs): Certainly there have been a number of discussions with department officials in the early days when *Freedom to Move* was being developed. One of the important questions was the interface between regulation and the competition law. For example, the officials of Transport Canada were interested to know how we saw our law operating

[Translation]

ses rentables qui seraient tentées d'utiliser légitimement de leurs avantages au plan de la concurrence, de crainte d'être accusés d'exploitation.

En second lieu, nous considérons que les dispositions de la Loi sur la concurrence, en particulier les alinéas 34.1b) et c) et l'article 51, qui ont une grande souplesse d'application, permettent de distinguer, ce qui est essentiel, entre les actes légitimement fondés sur la concurrence, et les actes de pure exploitation.

En troisième lieu, nous considérons qu'il n'y a pas de raison de penser qu'une nouvelle disposition promulguée dans le cadre de la Loi sur le transport par véhicule à moteur serait plus efficace contre les activités d'exploitation abusives que les dispositions de la Loi sur la concurrence. En effet ces dispositions, en particulier celles touchant au droit pénal, ont l'avantage d'avoir une jurisprudence bien établie, une série de décisions et tribunaux ayant établi les critères nécessaires pour aborder en toute connaissance de cause un domaine souvent fort complexe.

Enfin, j'ajouterais que le directeur du Bureau des enquêtes et recherches a le mandat nécessaire pour formuler des règlements et un personnel qui a l'habitude de procéder à des enquêtes et qui s'y connaît en analyse des marchés. Nous sommes en mesure de traiter rapidement et efficacement de questions touchant la concurrence qui pourraient se poser dans le camionnage, y compris la question des prix abusifs. Si vous me permettez mon opinion, l'introduction par la nouvelle loi d'une disposition spécifique visant le secteur ferait double emploi et se surimposerait à la structure et à la situation actuelle en matière de main-d'oeuvre.

Ce sont là mes remarques liminaires, monsieur le président, et je m'empresse de répondre à toutes les questions que vous ou tout autre membre du Comité pourrez avoir à me poser.

Le président: Je vous remercie, monsieur Goldman. Je vais tout de suite donner la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Je vous remercie. Je voudrais remercier M. Goldman d'être venu aujourd'hui et j'aimerais savoir dans quelle mesure votre Bureau de la politique de concurrence a été consulté pour la préparation des projets de loi C-18 et C-19.

M. Goldman: Nous avons été régulièrement consultés, monsieur Ouellet et avons eu de nombreux pourparlers sur ce sujet. Et comme je suis relativement un nouveau venu, je préférerais demander à M. Chandler de vous répondre, si vous le permettez, monsieur le président, car il est au Bureau depuis bien plus longtemps que moi.

M. Harry S. Chandler (directeur intérimaire, Direction des industries réglementées, ministère de la Consommation et du Commerce): Lors de la préparation du rapport *Aller sans entraves*, il y a eu un grand nombre de discussions avec des hauts fonctionnaires du ministère, l'une des questions importantes étant l'interface des questions relatives à la réglementation et à la Loi sur la concurrence. C'est ainsi que les hauts fonctionnaires du ministère des Transports voulaient savoir comment nous envisageons l'application de la Loi dans le

[Texte]

in the transport sector. Those were the principle questions we dealt with.

Mr. Ouellet: Were you involved at all in the drafting of the legislations? Were you consulted at the time of the publication of the document *Freedom to Move*?

Mr. Chandler: We were involved to a certain extent in consultations with the officials when drafting was taking place on key provisions that had an effect on the administration of our law, such as the take-over provision and the acquisition provision, to make sure they fit well together.

• 1715

Mr. Ouellet: As you know, during the CTC hearings prior to the preparation of *Freedom to Move*, extension of running rights was strongly advocated by the director of investigation and research, who is your predecessor. The director emphasized that a party other than the railways be eligible to apply for running rights. In fact, I could cite part of his testimony. He said:

As long as an applicant was fit, willing and able to perform safe railway operations, he should be granted a certificate by the commission, thus enabling incorporation under the Canada Business Corporations Act. This would allow new entrepreneurs, shippers or others who had invested or leased railway rolling stock to bid for the traffic of shippers or carry their own goods to destination.

I understand that this thing was not pursued. Do you know why? As director of combines, do you feel the same thing and do you think that Bill C-18 should be amended to allow this to take place in the railway section of the act?

Mr. Goldman: Yes, we take the same position at this time, Mr. Ouellet. I think I am going to ask Mr. Chandler to expand on what actually transpired in some detail, with respect to the events that you have raised.

Mr. Chandler: What has been put forward in Bill C-18 is not exactly the same thing, but the concept is consistent with the proposal that the former director made before the CTC in that set of hearings. It is a concept to try and develop some competition in the rail sector, where because of the nature and economics of the industry, entry is not very likely. The provisions, such as terminal running rights and competitive line rates, are elaborations of the original concept put forward by Mr. Hunter.

Mr. Ouellet: I see, but you have not specifically pressed for such a clause in the bill.

Mr. Chandler: We are satisfied with the bill as it now stands.

[Traduction]

secteur des transports. Ce sont là les principales questions qui nous ont été posées.

M. Ouellet: Avez-vous participé l'une ou l'autre manière à la rédaction de ces projets de loi? Avez-vous été consulté au moment de la publication du document *Aller sans entraves*

M. Chandler: Nous avons participé dans une certaine mesure, lors de la rédaction de la loi, à des consultations avec les hauts fonctionnaires sur des dispositions essentielles qui avaient des incidences pour l'administration de notre loi, par exemple la disposition relative aux prises de contrôle et la disposition d'acquisition, afin de les harmoniser.

M. Ouellet: Vous n'ignorez pas que votre prédécesseur, le directeur des enquêtes et recherches, avait, au cours des audiences de la CCT antérieures à la préparation du rapport *Aller sans entraves*, vigoureusement préconisé l'élargissement des droits de circulation. Il avait insisté pour qu'un tiers autre que les chemins de fer soit habilité à faire une demande de droit de circulation. Je peux même vous donner un extrait de son témoignage:

Dans la mesure où un postulant est prêt, apte et disposé à assurer des opérations ferroviaires en respectant les règles de sécurité, la Commission devrait lui octroyer un certificat, puis permettant donc la constitution en société dans le cadre de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Cette mesure permettrait à de nouveaux venus sur le marché, qu'il s'agisse de transporteurs ou autres, qui ont investi en matériel roulant ou en ont loué, de présenter une offre pour le transport des marchandises des expéditeurs ou pour transporter leurs propres marchandises à destination.

Il n'a pas été, paraît-il, donné suite à cette question. En connaissez-vous la raison? En tant que directeur des enquêtes, quelle est votre opinion? Pensez-vous que le projet de loi C-18 devrait être modifié et le chapitre de la loi relatif aux compagnies ferroviaires?

M. Goldman: Oui, nous sommes toujours de la même opinion, monsieur Ouellet. Je vais demander à M. Chandler de nous exposer plus en détail ce qui s'est effectivement passé à propos des événements que vous évoquez.

M. Chandler: Ce n'est pas tout à fait la même chose qui a été proposée dans le projet de loi C-18, mais c'est une notion qui est conforme à la proposition faite par l'ancien directeur à la CCT lors de cette série d'audiences. L'objectif est de créer un esprit de concurrence dans le secteur ferroviaire, dont l'accès n'est guère facile en raison de la nature et de la situation économique de ce secteur. Les dispositions adoptées, par exemple les droits de circulation et les prix de ligne concurrentiels, de la proposition faite à l'origine par M. Hunter.

M. Ouellet: Je vois, mais vous n'avez pas insisté pour l'inclusion d'une telle disposition dans la loi.

M. Chandler: La loi telle qu'elle se présente actuellement nous paraît satisfaisante.

[Text]

Mr. Ouellet: Although it is far short from what was advocated before the CTC.

Mr. Chandler: Well, it does not meet all of the suggestions that were being made at that time, but we certainly think it is an improvement over what presently stands.

Mr. Ouellet: I agree with you in this regard. One of the presentations that you made before us has to do with predatory practice, and I have a document which deals with the implication of entry, deregulation and extra-provincial trucking. This essay was prepared by the International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies at Dalhousie University. They say:

In the U.S., in an effort to expand their market share and force some of their weaker competitors out of business, large carrier discounting practices in many instances clearly exceed what could be justified on the basis of cost differentials. Charge of discriminatory or predatory practices cannot be ignored.

I think it is contrary to the assessment that you have presented to us. Is there any way for you to monitor the situation? How are you going to gear yourself to monitor the situations and intervene if predatory practices occur?

• 1720

I am afraid. I am saying it to you as kindly as I can, but according to your view it seems it is not a problem. Frankly, some representatives of industry, and those at Dalhousie University who looked at the situation in the U.S., think it is a genuine problem.

If the bureau does not consider it a problem, you are not going to give a lot of attention to it. That is bad news. I would like you to reassess this situation and give us an understanding that you will look at this and will devote some of your person-years to looking at this, monitoring it and intervening if necessary. You might not think it is so serious. Some believe there could be some serious consequences.

Mr. Goldman: Mr. Ouellet, if I may clarify our view on the issue of predatory pricing, then I will tell you how we intend to approach it.

The submission we made was based on studies we gathered together, some of which were commissioned for my predecessor, Mr. Hunter, and one of which is still ongoing, although we have had some interim findings from it. Based on those studies, our experts tell us market situation in the trucking industry is not one which is likely to give rise to a truly predatory kind of conduct on a regular basis.

That does not in any way mean we do not view it as a market we will not be monitoring. Mr. Ouellet, you must appreciate that even though we may not see a situation that looks like a conspiracy or collusive activity in a particular marketplace at any given time, it is our duty to make sure we are on top of that situation on a regular basis. If there is any

[Translation]

M. Ouellet: mais on est loin de ce qui avait été préconisé devant la CCT.

M. Chandler: Cela ne correspond pas à toutes les propositions qui avaient été faites à l'époque, mais cela représente quand même une amélioration par rapport à la situation actuelle.

M. Ouellet: Sur ce point, je suis d'accord avec vous. Vous êtes venu nous parler, entre autres, des pratiques déloyales et j'ai un document qui traite de cette question d'accès, de déréglementation et de camionnage extraprovincial. Ce mémoire a été préparé par le *International Institute for Transportation and Ocean Studies* de l'Université Dalhousie, et il y est dit:

Aux Etats-Unis, les gros transporteurs, pour agrandir leur part du marché et évincer certains de leurs concurrents plus faibles, pratiquent l'escompte en dépassant très souvent ce qui est justifiable par la différence des coûts marginaux. Des accusations de pratiques discriminatoires ou déloyales ne sauraient être ignorées.

Vous ne nous avez rien dit de pareil. Y a-t-il moyen pour vous de surveiller la situation? Comment allez-vous vous préparer à exercer une surveillance et à intervenir en cas de pratiques déloyales?

J'en ressens des craintes et je voudrais vous le dire avec tout le tact possible, mais vous ne semblez pas y voir un problème alors que certains représentants du secteur des transports et l'équipe de l'université de Dalhousie qui a examiné la situation aux États-Unis y voient eux, un grave problème.

Mais si votre bureau de la Politique de la concurrence n'y trouve rien à redire, vous n'allez pas y prêter beaucoup d'attention, ce qui est attristant. Je voudrais vous demander de réévaluer cette situation de vous engager à l'examiner et à consacrer certains de vos années-personnes à suivre cette question de prêt et à intervenir, le cas échéant. La question ne vous paraît peut-être pas préoccupante mais aux yeux de certains, elle pourrait avoir de graves conséquences.

M. Goldman: Monsieur Ouellet, j'aimerais mettre au point cette question de prix abusifs et je vais vous dire comment nous avons l'intention de l'aborder.

La proposition que nous avons faite se fondait sur des études que nous avons réunies, d'ont certaines avaient été commandées par mon prédécesseur M. Hunter et dont l'une n'est pas encore terminée, mais pour laquelle certaines conclusions provisoires nous ont été communiquées. Sur la base de ses études, nos spécialistes nous disent que la situation du marché dans le secteur de camionnage ne suscite pas de crainte de pratiques vraiment abusives sur une base régulière.

Ceci ne signifie nullement que nous ignorons la question. Vous comprendrez certainement, monsieur Ouellet, que même si une situation ne nous paraît pas, à un certain moment et sur un certain marché, présenter les caractéristiques d'une entente délictueuse ou une collision, il ne nous incombe pas moins d'avoir la haute main sur cette situation. Si la situation évolue

[Texte]

change or any evidence, we want to be there to gather it and to act quickly and effectively.

You can be assured we do not dismiss this situation as one that might not give rise to potential problems. The studies we have obtained and reviewed very carefully indicate it is not likely immediate problems will arise, but you can be certain we will be monitoring it. We have a Regulated Sector Branch in the bureau, half of which is devoted to the transport sector. Within that branch, we have professionals who are economists and lawyers who spend their full time monitoring and dealing with situations in the transport field. The trucking field is part of that and, most certainly, they will continue to do it.

In addition, we have criminal law specialists who are capable, and have experience in, dealing with predatory matters in various places in the bureau. We have a justice contingent and others we can call upon. At the same time, we are developing a new set up procedures to deal with mergers and abuse situations under the new legislation. In my view, all this gives us the basis, on many fronts, to address predatory conduct and, particularly, so far as this committee is concerned, predatory conduct in relation to the trucking industry if and when it should ever arise. We will be there.

Mr. Ouellet: I appreciate this undertaking. Mr. Chairman, this will be my last question because I do not want to use too much time. Why did you intervene in the PWA-CP merger? In light of the circumstances, obviously it is an element of great concern at a time when we are passing such legislation that will bring about supposedly increased competition in the air industry and in the marketplace to see such apparent degree of concentration.

• 1725

I appreciate the difficulty maybe that you were under; it is common knowledge. The Minister of Transport did not make any bones about it. He said quite publicly in the House of Commons that he thought it was a good deal and was happy about it. Maybe I am wrong, but I think your Minister was quite happy for PWA, and he has every reason maybe to be. But you, as the director, have a responsibility that is much different from a usual official of a department. You are not only an assistant deputy minister, but you have a quasi-responsibility of your own that makes you in a certain way an independent person who does not have to take orders in the same ways that other officials of government should take orders.

In fact, as you know very well, the only thing a Minister could tell you is to continue an inquiry or pursue an inquiry, not to stop one. So frankly, I am very surprised that in your capacity, you have not intervened on behalf of consumers and on behalf of a large segment of the population that sees with fear this excessive concentration in the air industry.

[Traduction]

ou si un changement se produit, nous voulons nous tenir prêts à agir rapidement et efficacement.

Soyez assuré que nous ne relâcherons pas notre vigilance sous le prétexte que la situation n'est pas inquiétante. D'après les rapports que nous avons reçus et étudiés de près, il est peu probable que les difficultés se présentent dans l'immédiat, mais vous pouvez être assuré que nous ferons preuve de vigilance. Nous avons, au sein du Bureau de la politique de concurrence, une Direction des industries réglementées dont la moitié est consacrée au secteur des transports. Cette section comporte des spécialistes, économistes et juristes qui consacrent tout leur temps à traiter de situations dans le domaine des transports. Les camionnages en font partie et continueront certainement à le faire.

Par ailleurs, nous avons des juristes du droit pénal, dans différentes sections du Bureau, qui ont une grande expérience des questions relatives aux pratiques abusives. Nous pouvons faire appel aux spécialistes du ministère de la Justice ainsi qu'à d'autres. Nous mettons couramment au point une nouvelle série de procédures pour traiter des fusionnements et cas d'abus dans le cadre de la nouvelle loi. Nous sommes ainsi bien équipés, à mon avis, pour battre en brèche sous plusieurs fronts les pratiques abusives, en particulier en ce qui concerne ce Comité, celles qui toucheraient, le cas échéant, le secteur du camionnage. Le moment venu, nous serons fin prêts.

M. Ouellet: C'est une promesse dont je suis content. Monsieur le président, c'est la dernière question que je vais poser car je ne voudrais pas prendre trop de temps. Pourquoi êtes-vous intervenu dans le fusionnement PWA-CP? Cette concentration est en droit de nous inquiéter à une époque où, justement, nous sommes en train d'adopter une loi visant à augmenter la concurrence sur le marché et dans les transports aériens.

Je comprends que vous vous soyez trouvé dans une situation difficile: C'était le secret de Polichinelle, et le ministre des transports ne s'est pas gêné pour en parler franchement. Il a déclaré en public à la Chambre des communes que c'était à son avis une bonne affaire et qu'il en était satisfait. Je me trompe peut-être, mais votre ministre, je crois, s'en réjouissait pour PWA et a probablement tout lieu de s'en réjouir. Mais vous, en tant que directeur, avez une responsabilité bien différente de celle d'un fonctionnaire ordinaire du ministère. Vous êtes non seulement sous-ministre adjoint mais vos responsabilités sont de telle nature que vous êtes, d'une certaine façon, une personne indépendante qui n'a pas à accepter d'ordres de la même façon que d'autres fonctionnaires.

Vous n'ignorez certainement pas, en fait, que la seule chose que puisse vous ordonner un ministre, c'est d'ouvrir ou de poursuivre une enquête, et non d'en arrêter une. Je suis donc fort étonné qu'en votre capacité, vous ne soyez pas intervenu en faveur des consommateurs et en faveur d'un important secteur de la population qui redoute l'excessive concentration des transports aériens.

[Text]

Mr. Goldman: With respect to the PWA acquisition of Canadian Pacific, Mr. Ouellet, I can assure you that no resources whatsoever were spared by the bureau in examining that acquisition before it was concluded. There were many, many different individuals from various companies and organisations who were interviewed. We had our staff out there in the field and we also consulted with two or three outside specialists, experts in the field of air transport and economics, in addition to those within our own bureau. We spared no resources.

The general conclusion that we came to after doing the study—and it was a very detailed study, I can assure you—is that at this time we did not have grounds under the act, in accordance with the act, to conclude that there is likely to be a substantial lessening of competition, and I will give you some of the reasons for it in a moment.

Having said that, we have also notified the company—that is, PWA—that we do intend to monitor particular markets, mainly in B.C., where the merger has resulted in them being in a dominant position. We can do so for a three-year period under the legislation.

The act does give us a three-year period to continue to monitor and if at any period in that three-year span we determine that grounds do arise upon which the merger can be reviewed once again and an inquiry should be commenced, that course of conduct will be taken and it will be taken independently by me and by the bureau, I can assure you.

Now, on that latter point, before I give you some of the reasons for our conclusion, I should just make it quite clear, Mr. Ouellet, that we did the review ourselves. We did it as we do all of the reviews that have been ongoing since I have arrived at the scene, and I am led to believe the same was true of my predecessor, and that is as an independent law enforcement agency without ministerial interference in any way, shape or form. It was our conclusion and our conclusion alone, and I would like to make that clear. But we did not spare any resources and made use of all appropriate experts. The view was consistent and we could not attack it based on the statutory criteria. But we are not ignoring it; we are watching it.

Some of the reasons for that, Mr. Ouellet, were that significant competition will be remaining in most of the markets. In particular, given Air Canada's dominant position in the Canadian marketplace, entry barriers into the field are not insurmountable. In addition, there are a number of pending applications presently before the CTC to offer competing services, in particular in some of the markets where PWA will be dominant.

Our experts also tell us rationalization in this industry is to a large extent necessary in order to operate efficiently, so that airlines will be able to provide innovative choices and lower

[Translation]

M. Goldman: En ce qui concerne l'acquisition par PWA de CP, monsieur Ouellet, je puis vous assurer que le Bureau n'a pas ménagé sa peine pour examiner cette acquisition avant sa conclusion. Nous avons interrogé un grand nombre de personnes appartenant à différentes sociétés et organisations. Nous avons envoyé notre personnel sur place et nous avons également consulté deux ou trois spécialistes de l'extérieur, des spécialistes des transports aériens et des économistes, en sus de ceux que nous comptons parmi nos propres effectifs. Nous avons fait appel à toutes nos ressources.

Après avoir procédé à cette étude—une étude fort détaillée, je puis vous l'assurer—nous sommes parvenus à la conclusion générale qu'à ce moment-là nous n'avions pas d'arguments, au regard de la loi, nous permettant de conclure un resserrement considérable et probable de la concurrence, et je vais dans un instant vous en exposer les raisons.

Ceci dit, nous avons également avisé la société—à savoir PWA—que nous avons l'intention de suivre de près certains marchés, principalement en Colombie-Britannique, où le fusionnement a eu pour effet de la placer dans une position dominante. Au terme de la loi, nous pouvons procéder à cette surveillance pendant une période de trois années.

La loi nous permet de suivre la situation pendant une période de trois années et si nous constatons, au cours de cette période, qu'il existe des motifs donnant lieu à une révision du fusionnement et à une ouverture d'une enquête, des mesures seront prises à cet effet et je puis vous assurer que ces mesures seront prises indépendamment par moi et par le Bureau.

Sur ce dernier point et avant de vous donner certaines des raisons de notre conclusion, je voudrais simplement préciser, monsieur Ouellet, que c'est nous-mêmes qui avons procédé à la révision. Nous l'avons fait comme nous le faisons pour toutes les révisions en cours depuis que je suis entré en fonction, et la même chose peut se dire, je crois, de mon prédécesseur, à savoir que nous sommes un organisme indépendant d'application de la loi qui ne subit, sous aucune forme, l'intervention du ministère. C'est seuls et indépendamment que nous sommes parvenus à notre conclusion, j'insiste là-dessus, mais nous n'avons pas ménagé nos ressources et avons fait appel à tous les spécialistes compétents. Tous ont dégagé les mêmes conclusions et nous n'avions pas de critères statutaires pour le contester mais nous n'ignorons pas la situation et nous ferons preuve de vigilance.

Parmi les raisons qui nous ont amené à cette conclusion, monsieur Ouellet, il y a le fait qu'une concurrence certaine s'exercera dans la plupart de ces marchés. Compte tenu de la position dominante d'Air Canada sur le marché canadien, les barrières à l'entrée sur ce marché ne sont pas insurmontables. Par ailleurs, il existe un certain nombre de demandes actuellement en suspens devant la CCT, des demandes de services concurrentiels en particulier sur les marchés où dominera PWA.

Nos spécialistes nous disent également que la rationalisation de ce secteur s'impose dans une grande mesure afin d'arriver à plus d'efficacité, et pour que les compagnies

[*Texte*]

costs for services to the Canadian public. I can tell you, Mr. Ouellet, that I am a great believer in operating with the best expertise possible in making assessments of each and every merger or other case that comes before us. In this case as in others I make sure we get the best experts we can get, to make the most informed decision we can, and we do so independently.

Mr. Ouellet: I very much appreciate this statement being put on record, because certainly it will answer a number of questions that were unanswered. I hope it clears the air in many respects. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, would you elucidate the areas in which you think, for example, the submissions of the Canadian Truckers Association are in error or are groundless? They were here today, but I believe that in earlier submissions Consumer and Corporate Affairs took issue with the contentions of the Canadian Trucking Association and possibly even the railroads about this legislation. I was wondering if you could elucidate specifically what they are, and why.

Mr. Goldman: Generally, sir, the position we have taken is that the likelihood of predatory practices—that is, genuine predatory practices, not bona fide competition—is not that great, based on the studies we have done and gathered together. But that is a general statement; I think you are entitled to more in terms of our specific position, and perhaps Mr. Chandler, who has been studying this in great detail, can respond with more particularity.

Mr. Benjamin: When you are talking about predatory practices, is that just in Canada, or the U.S. experience, or both?

Mr. Goldman: Well, we based it in part on the U.S. experience, and two of the studies my office has commissioned have examined the interrelationship between the Canadian trucking situation now and the U.S. experience, and what is likely to take place in relation to the Quebec market and the Ontario market. The expert who was doing the Ontario market has also done the B.C. market. So we think we have a cross-section of the country. We have examined it, not strictly based on Canadian history; we looked at the relationship between the U.S. and Canadian markets.

Mr. Chandler: I have very little to add, Mr. Chairman. We cannot cover the ballpark as the Canadian Trucking Association did in covering a number of issues; we are focusing on competition. Mr. MacLaren and some of us in the bureau have an ongoing dialogue and we talk about a lot of things. We do not always agree. This is one case where we do not agree.

[*Traduction*]

aériennes puissent offrir une plus grande variété de services à des prix moins élevés au public canadien. Croyez bien, monsieur Ouellet, que pour évaluer chaque fusionnement et chaque cas dont nous sommes saisis, je ne sous-estime nullement l'importance de faire appel aux meilleurs spécialistes possibles. Dans ce cas comme dans d'autres je veille à ce que nous ayons les meilleurs spécialistes afin de peser notre décision aussi mûrement que possible, et en toute indépendance.

M. Ouellet: Je suis heureux de cette déclaration publique qui sera versée au compte rendu, car elle répond certainement à plusieurs questions restées sans réponse et j'espère qu'elle dissipe les doutes. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Est-ce que vous pourriez, messieurs, mettre au point certaines questions sur lesquelles vous pensez que les exposés de l'Association canadienne du camionnage étaient dans l'erreur ou dénués de fondement? Cette Association a comparu devant nous aujourd'hui, mais je crois savoir que votre ministère s'est élevé, lors de présentations précédentes, contre les affirmations de cette Association à propos de cette loi, et peut-être même contre les sociétés ferroviaires. Est-ce que vous pourriez préciser quelles étaient ces affirmations et la raison pour laquelle vous les avez récusées.

M. Goldman: Nous avons jugé, d'une façon générale, que la probabilité de pratiques abusives—j'entends par là de vraies pratiques abusives et non une concurrence en bonne et due forme—n'est guère grande en nous basant sur les études que nous avons faites et fait faire. Mais c'est là une déclaration générale, et vous avez droit à plus de détails quant à notre position spécifique. M. Chandler, qui a étudié cette question en grand détail, pourra mieux y répondre que moi.

M. Benjamin: Lorsque vous parlez de pratiques abusives, pensez-vous au Canada, ou à l'expérience des États-Unis, ou aux deux?

M. Goldman: Nous nous basons en partie sur l'expérience américaine, et deux des études commandées par mon bureau ont examiné la relation entre la situation actuelle du camionnage canadien et l'expérience américaine, et ce qui risque de se produire pour le marché québécois et le marché ontarien. Le spécialiste qui a fait l'étude du marché ontarien a également fait celle du marché de la Colombie-Britannique, de sorte que nous avons une étude qui couvre une grande partie du pays. Nous l'avons examinée, sans nous baser strictement sur l'histoire canadienne, et nous avons examiné la relation entre les marchés américain et canadien.

M. Chandler: Il me reste très peu à ajouter, monsieur le président. Nous n'avons pas une vue aussi générale des choses que l'Association canadienne du camionnage qui a traité d'un certain nombre de problèmes, alors que nous nous sommes attachés plus particulièrement à la concurrence. M. MacLaren et certains d'entre nous au Bureau de la politique de concurrence discutons constamment d'un grand nombre de questions sans toujours tomber d'accord, et c'est l'un des cas où nous ne le sommes pas.

[Text]

Mr. Benjamin: You aware, I presume, that there are now a number of cases before the courts or various regulatory bodies in the United States about predatory pricing.

Mr. Chandler: Mr. MacLaren mentioned that to me earlier today. We had not been aware of that and I have asked him to provide copies of the references. Of course you will recall that when I appeared here a couple of weeks ago we referred to the various studies in the United States that suggested that was not the case. Between the period 1980 and 1985, I think the relevant authority in the United States, the ICC, had two complaints and dismissed both.

• 1735

Mr. Benjamin: In the case of a confidential contract and somebody protesting to the new transportation agency, does your department have the authority to ask for and get everything that is in the confidential contract, including the price, and to act on it, or do you have under your own legislation, or will you have under this legislation, the authority to examine that?

Mr. Goldman: The short answer is that due to the "notwithstanding" provision, which I understand will be included in the new legislation, being that other acts of Parliament will apply, the Competition Act will continue to apply as it does now. As a result, if there are reasonable grounds to believe that either an offence has occurred or an order might be made on the administrative side by the new competition tribunal, I can proceed with an application to a judge of a superior or federal court to get a search warrant to obtain documents from any such premises in Canada, which will include the entire document, subject to proper claims of solicitor-client privilege. The short answer is yes, as long as the legislation continues to have the notwithstanding clauses.

Mr. Benjamin: When the National Transportation Agency receives a complaint, they do their inquiry. They cannot tell the complainant what the contract is about. However, you cannot get it from the national transportation agency, can you? I mean, you have to go to a court.

Mr. Goldman: My understanding is that we would have to get it from the parties themselves based on information brought to our attention giving us reasonable grounds to get a search warrant or to get a subpoena causing them to attend and give testimony.

Mr. Benjamin: Therefore, the poor slob who is complaining, whether it is the little shipper or little trucker or what not, is going to be sitting around for months and years while litigation, searches, and investigations go on. The confidential contract is in place, and he is losing business. It seems to me to be a pretty cumbersome way to protect consumers, particularly consumers of transportation.

[Translation]

M. Benjamin: Vous ignorez certainement pas qu'à l'heure actuelle les tribunaux ou autres organismes de réglementation des États-Unis ont été saisis de divers cas de fixation abusive des prix.

M. Chandler: C'est ce que m'a mentionné tout à l'heure M. MacLaren. Nous ne le savions pas et je lui ai demandé de me fournir de la documentation sur ces cas. Vous vous rappellerez sans doute que lorsque j'ai comparu devant ce Comité il y a quelques semaines, nous avons parlé de différentes études faites aux États-Unis d'après lesquelles une situation de ce genre n'existait pas. Entre 1980 et 1985, je crois que les autorités concernées aux États-Unis, c'est-à-dire l'ICC ont entendu deux plaintes et les ont rejetées.

M. Benjamin: Dans le cas où quelqu'un se plaint d'un contrat confidentiel auprès du nouvel Office des transports, est-ce que votre ministère est autorisé à demander d'obtenir tous les renseignements relatifs à ce contrat, y compris le prix et à donner une suite à la plainte en fonction de ces renseignements; la loi actuelle ou la loi future permettaient de faire cela?

M. Goldman: Étant donné que la disposition «nonobstant» figurera dans la nouvelle loi, étant donné que les autres lois s'appliqueront, la loi relative aux enquêtes sur les coalitions continuera elle aussi à s'appliquer tout comme maintenant. En conséquence, s'il y a des motifs raisonnables de penser qu'on a contrevenu à la loi ou si le nouveau tribunal de la concurrence émet une ordonnance, je peux m'adresser à un juge d'un tribunal supérieur ou d'une cour fédérale afin d'obtenir un mandat de perquisition. Cela me permettra d'obtenir les documents complets relatifs au dossiers pourvu qu'ils se trouvent au Canada et sous réserve d'une prérogative de confidentialité entre l'avocat et son client. Je répondrai donc oui, pourvu que la disposition nonobstant continue de figurer dans la loi.

M. Benjamin: Lorsque le nouvel Office national des transports reçoit une plainte, il fait son enquête. Il ne peut cependant révéler au plaignant la teneur du contrat. On ne peut donc obtenir ces renseignements de l'organisme, n'est-ce pas? J'entends par là qu'il faut s'adresser aux tribunaux.

M. Goldman: Je crois savoir qu'il faudra obtenir ces renseignements là des parties concernées elles-mêmes, ce en fonction de renseignements portés à notre attention et d'après lesquels il y a lieu d'émettre un mandat de perquisition ou une assignation à comparaître obligeant les parties à témoigner.

M. Benjamin: En conséquence, que ce soit le petit expéditeur, la petite entreprise de camionnage, ou quelqu'un d'autre qui se plaigne, il faudra attendre des mois et même des années pendant la durée des procédures juridiques, les perquisition, les enquêtes et le reste. Or pendant ce temps, le contrat confidentiel demeure en vigueur et le plaignant se trouve lésé sur le plan des affaires. On semble donc s'y prendre de façon très lourde et maladroite pour protéger les consommateurs, particulièrement les consommateurs de services des transports.

[Texte]

Mr. Goldman: We regularly face situations in various markets, not just the trucking market or transportation market, in which there are complaints brought to our attention—that is what we are there for—involving precarious circumstances that necessitate our moving quickly.

I can tell you that we do not hesitate to try to remedy the situation. In some instances, sir, it is not necessary to go that route of searching and seizing the documents. Sometimes these matters can be resolved by a compliance undertaking on the part of the other party. However, if it is necessary to search and seize documents, we do not generally sit back and wait many months or years to do so.

Mr. Benjamin: What authority do you have on a shipment of goods that goes 50 miles in Canada, crosses the U.S. border, goes all the way across the United States, and comes back into Canada for 50 miles? What authority, if any, do you have to look into the rate structure and the charges made in that kind of a confidential contract?

Mr. Goldman: If there is conduct within Canada, even within 50 miles of Canada, that raises reasonable grounds to believe the act is being contravened, we have jurisdiction under the Competition Act. There is also the memorandum of understanding between Canada and the United States, which gives particular reference to co-operation in anti-trust matters. I believe it was signed in 1984, and I can assure you it is being used.

Mr. Benjamin: Well, my friend, I want to tell you something. I can set up a numbered company, move goods for 50 miles in one end of the trip in Canada, charge the compensatory rate for that 50 miles, then charge the compensatory rate for the 50 miles at the other end of the trip, and charge a predatory rate right across the United States. There is not a damn thing you or any of us can do about it—and not through this legislation, either.

The Chairman: Are you asking that as a question?

• 1740

Mr. Benjamin: This is my reading on it. What do you think?

The Chairman: It would be an interesting answer.

Mr. Benjamin: How do you cope with it?

Mr. Goldman: I think I have indicated the basis for my jurisdiction for any conduct in Canada and the fact that we have a memorandum of understanding with the U.S. authorities. This is as far as I can go. I would have to look at specific facts and deal with it on the basis of specific facts brought to our attention.

Mr. Benjamin: So confidential contracts say the rates should be compensatory. How does the shipper find it out when nobody is allowed to disclose to the shipper or transporter about a competitor's confidential contract? He is dead

[Traduction]

M. Goldman: Il nous arrive régulièrement d'entendre des plaintes sur divers sujets liés aux marchés, pas seulement dans le domaine du camionnage ou des transports, et c'est d'ailleurs notre travail, ou des circonstances précaires justifient que nous agissions avec célérité.

Je puis vous assurer que nous n'hésitons pas à essayer de résoudre les problèmes. Dans certains cas, il n'est même pas nécessaire de passer par les perquisitions et la saisie de documents. La difficulté peut s'aplanir d'elle-même lorsque l'autre partie décide d'elle-même de se conformer aux demandes de l'organisme. Toutefois, même s'il est nécessaire d'effectuer des perquisitions et de saisies de documents, règle générale nous n'attendrons pas des années ou même des mois pour agir.

M. Benjamin: Dans les cas où des produits sont expédiés sur 50,000 au Canada, traversent ensuite les frontières américaines et transitent à travers tout les États-Unis puis reviennent au Canada pour encore 50,000, de quelle autorité disposez-vous? Avez-vous le droit d'étudier les tarifs et les droits exigés dans le cas de contrats confidentiels de ce genre?

M. Goldman: Si une partie du trajet est située au Canada, même seulement pendant 50,000, et si l'on a des raisons de croire que l'on contrevient à la loi, en vertu de la Loi sur la concurrence, nous disposons de l'autorité nécessaire pour agir. Il existe également un protocole d'entente entre le Canada et les États-Unis grâce auquel il y a collaboration dans des questions liées à la lutte contre le monopole. Je crois qu'il remonte à 1984, et je vous assure qu'on y recourt.

M. Benjamin: Bien, je vous assure que je puis constituer une entreprise n'ayant qu'un numéro à la place d'une raison sociale, transporter des marchandises sur 50,000 au début du voyage et où j'exigerai le tarif compensatoire, tout comme je le ferai sur les autres 50,000 situés au Canada à la fin du voyage, mais que les tarifs sur le reste du trajet aux États-Unis serait abusivement en bas. Or personne ne peut faire quoi que ce soit contre cela, et même cette loi est impuissante.

Le président: Est-ce une question?

M. Benjamin: C'est mon interprétation. Cependant, qu'en pensez-vous?

Le président: La réponse sera peut-être intéressante.

M. Benjamin: Comment faites-vous face à une telle situation?

M. Goldman: Je crois avoir précisé sur quoi se fonde notre action au Canada et je répète qu'il y a un protocole d'entente entre notre pays et les autorités américaines. Je ne puis en dire plus. Il faudrait que j'étudie des cas précis dont nous pourrions être saisis.

M. Benjamin: Dans les cas où on demande des tarifs compensatoires en vertu de contrats confidentiels, comment l'expéditeur peut-il savoir cela quand personne n'a le droit de lui divulguer la nature du contrat confidentiel d'un de ses

[Text]

in the water. He has to prove himself innocent instead of the other guy guilty.

Mr. Goldman: Excuse me for one moment please. Mr. Wetston could perhaps deal with it.

Mr. Howard I. Wetston (Deputy Director, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs): Mr. Benjamin, I just have one comment with respect to it. I think one still must appreciate there is an interrelationship between the powers of the agency, which are not removed entirely... The agency still has powers with respect to compensatory rates.

The Chairman: Name them.

Mr. Benjamin: Also the National Transportation Agency.

Mr. Wetston: Yes. Moreover, the confidential contract including the price will be filed with the agency. So there is still some public interest protection.

Mr. Benjamin: Yes, but the agency has no authority to give it to you.

Mr. Wetston: No, you are absolutely—

Mr. Benjamin: Your act prohibits them from giving it to you. You have to go to court or get a search warrant.

Mr. Wetston: I am not disagreeing with that.

The Chairman: This is what you are doing right now with a lot of my good constituents in Nova Scotia in the pharmaceutical industry and also in the funeral business. I do not know if you are doing it. All those poor indigents are being buried at a set price and you are saying there is a conspiracy in restraint of trade. This was a municipal... Anyway, it is a whole other thing. You have some search warrants there. These are very good constituents of mine. They have a hell of a lot of power as far as I am... Anyway, Mr. Benjamin, is this fine? You have posed some very good questions this afternoon.

Mr. Benjamin: I thought so.

Mr. Goldman: Under the legislation, there is authority to seek an interim injunction from the competition tribunal, which was not there before, sir. In circumstances where we have to move, if we file a case with the tribunal, we can seek an interim injunction.

Mr. Benjamin: Is it not true that your hands are completely tied on transborder traffic? You cannot do anything beyond the Canadian border.

The Chairman: He has answered this with reference to the memorandum of understanding, has he not? I do not know. Mr. Wetston, did you want to add something to Mr. Benjamin?

[Translation]

concurrents? Il n'a pas de voie de sortie. Il doit prouver son innocence plutôt que la culpabilité de l'autre.

M. Goldman: Excusez-moi mais peut-être que M. Wetston pourrait intervenir ici.

M. Howard I. Wetston (sous-directeur, Bureau de la politique de concurrence, ministère de la Consommation et des Corporations): M. Benjamin, je n'ai qu'une remarque à faire. Je crois qu'il faut se rendre compte qu'il y a certains liens entre les divers pouvoirs de l'organisme, et que ces derniers n'ont pas été entièrement abolis... J'entends par là que l'organisme peut toujours intervenir au sujet des tarifs compensatoires.

Le président: S'il-vous-plaît précisez en fonction de quel pouvoir.

M. Benjamin: Aussi l'Office National des Transports.

M. Wetston: Oui. En outre, le contrat confidentiel y compris le prix sera fourni à l'Office. Il reste donc des mesures de protection de l'intérêt public.

M. Benjamin: Oui, mais l'Office n'est pas autorisé à vous fournir ces renseignements.

M. Wetston: Non, vous avez absolument...

M. Benjamin: La loi interdit à l'Office de vous fournir cela. Vous devez vous adresser aux tribunaux ou demander un mandat de perquisition.

M. Wetston: Ce n'est pas faux.

Le président: C'est ce que vous êtes en train de faire maintenant avec bon nombre de mes électeurs de Nouvelle-Écosse qui travaillent dans l'industrie pharmaceutique ainsi que dans l'industrie des pompes funèbres. Enfin, j'ignore si c'est ce que vous faites. Quoi qu'il en soit, on enterre tous ces pauvres indigents à un prix fixe et vous êtes en train de dire qu'il y a collusion anti-concurrentielle dans ce commerce. Or il s'agissait de quelque-chose de municipal... De toute façon, il s'agit de quelque-chose de tout à fait différent. Vous avez des mandats de perquisition et en l'occurrence, les personnes touchées sont de très bons électeurs de ma circonscription. Ils sont aussi très puissants... De toute façon, monsieur Benjamin, est-ce tout? Vous avez posé d'excellentes questions cet après-midi.

M. Benjamin: C'est ce que je pensais.

M. Goldman: En vertu de la loi, on peut demander que le tribunal de la concurrence émette une injonction provisoire, recours qui n'existait pas auparavant. Donc dans les cas où nous devons intervenir et faire appel au tribunal, nous pouvons demander une injonction.

M. Benjamin: Cependant, n'est-il pas vrai que vos mains sont complètement liées pour ce qui est du transport hors du territoire national? Vous ne pouvez rien faire au-delà des frontières canadiennes.

Le président: Il a déjà répondu à cette question lorsqu'il a mentionné le protocole d'entente, n'est-ce pas? Monsieur Wetston, voulez-vous ajouter quelque-chose à l'intention de M. Benjamin?

[Texte]

Mr. Wetston: I just wanted to make one comment. One of the fears I have is that on the one hand we are talking about the application of the predatory pricing provisions under the act to trucking, and then on the other hand we are talking about confidential contracts with respect to railways.

Mr. Benjamin: But truckers have them too.

Mr. Wetston: Yes, but what I am suggesting is—

Mr. Benjamin: It applies to both railroads and trucks.

Mr. Wetston: But the specific application of the new confidential contracting provisions with respect to the railways would have it that the carriers must charge compensatory rates. My comment, sir, was that obviously the new agency will have powers with respect to compensatory rates on the confidential contracts for the railway carriers. Obviously with respect to trucking it is another matter. I think the issue Mr. Goldman was addressing was with respect to transborder problems that may arise regarding predatory pricing on the trucking side.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, when Mr. Ouellet was asking you about the PWA-CP Air take-over, you lost me. I am just an innocent prairie boy. I always understood that the more companies in the business, the more competition. We are now down to two major carriers who have anywhere from a 25% to 100% ownership of most of the small and regional carriers or have convenient arrangements.

When you mention the new entrants, who are these new entrants? Do you mean some new airlines are going to start up and move in on these fellows? Or is the small airline that has a deal with Air Canada going to apply to enter territory against an airline that PWA owns? Is this what you call increased competition, which is the main thrust of these bills and government policy? Are you trying to tell us that when we are down to two airlines operating in this country, instead of eight or ten or a dozen, that competition is increased? You have to be kidding.

• 1745

Mr. Taylor: There are only two railroads.

Mr. Benjamin: Ah, but airlines do not build airports and trucking companies do not build highways.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But we build railroads.

Mr. Benjamin: The taxpayer does.

The Chairman: Okay, let the witness answer, because it comes from Mr. Ouellet's questioning. I thought there was an

[Traduction]

M. Wetston: J'aurais une seule remarque à faire. D'une part nous parlons de la disposition de la loi relative au camionnage portant sur la fixation de prix abusivement bas puis d'autre part, nous nous penchons sur les contrats confidentiels par rapport au service ferroviaire.

M. Benjamin: Mais les camionneurs sont eux aussi exposés à ce genre de contrats.

M. Wetston: Oui, mais ce à quoi je voulais en venir . . .

M. Benjamin: Ces contrats confidentiels affectent à la fois les services ferroviaires et les services de camionnage.

M. Wetston: Cependant, la mise en vigueur des nouvelles dispositions relatives aux contrats confidentiels dans le domaine ferroviaire sont telles que les transporteurs doivent exiger des tarifs compensatoires. Or, le nouvel office disposera certainement de pouvoirs par rapport à ces tarifs compensatoires exigés par les transporteurs ferroviaires dans le cas de contrats confidentiels. Il n'en est pas de même dans le camionnage. La question posée par M. Goldman portait je crois sur les problèmes liés au transport hors frontières, dans les cas où des prix abusivement bas sont fixés par des entreprises de camionnage.

M. Benjamin: Monsieur le président, lorsque M. Ouellet vous a interrogé au sujet de l'absorption par CP Air de *Pacific Western Airlines*, je n'ai pas vraiment pu suivre vos explications. Je ne suis qu'un naïf des Prairies. J'ai toujours cru que plus il y avait d'entreprises dans un domaine, plus il y avait de concurrence. Or il ne reste plus que deux grands transporteurs aériens qui se partagent entre 25 p. 100 et 100 p. 100 des petits transporteurs et des transporteurs régionaux ou qui ont conclu des arrangements avec ces derniers.

Vous avez mentionné les nouveaux arrivés sur le marché mais qui sont-ils? Entendez-vous par là de nouvelles compagnies aériennes qui feront concurrence aux grandes compagnies déjà en place? Où est-ce que la petite entreprise ayant signé une entente avec Air Canada tentera-t-elle de s'implanter sur un territoire desservi par une ligne aérienne appartenant à Pacific Western? Est-ce bien cela que vous appelez une plus grande concurrence et est-ce bien cela le principal objectif figurant dans ces projets de lois et les politiques gouvernementales? Essayez-vous de nous faire croire que lorsque le nombre de grandes lignes aériennes nationales est réduit à deux plutôt que huit ou neuf ou une douzaine qu'il y a davantage de concurrence? Vraiment, vous plaisantez.

M. Taylor: Il n'y a que deux chemins de fer.

M. Benjamin: Ah, mais ce ne sont pas les lignes aériennes qui construisent les aéroports ni les entreprises de camionnage les autoroutes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mais nous nous construisons des chemins de fer.

M. Benjamin: C'est le contribuable.

Le président: Bien, laissez répondre le témoin car tout cela résulte de la question de M. Ouellet. Je croyais qu'il y avait

[Text]

answer there because they are still monitoring the thing, but I do not know.

Mr. Goldman: We are monitoring, Mr. Chairman. But with respect to that question, I should point out that the act indicates quite clearly in one of its provisions—and I am bound by the provisions of the Competition Act—that a finding of a substantial lessening of competition cannot be based solely on evidence of concentration or increased concentration. That is in section 64, subsection (2).

Greater concentration does not necessarily mean, in all cases, a lessening of competition. One does not necessarily flow from the other. It is an important factor; it is one that we look at most carefully, but it does not automatically flow that increased concentration may result in a lessening of competition. In some cases, the larger size is necessary to take on an already concentrated, dominant player in that industry. Without a certain degree of size in certain circumstances, efficiency gains and economies of scale are not obtained and a vigorously competitive market will not result.

With respect to the particulars of further applications, Mr. Chandler can add some of the details on that.

Mr. Chandler: I think what Mr. Goldman was referring to, Mr. Benjamin, are a couple of pending applications in the B.C. market that we were concerned about where there was a high level of dominance. There are other potential entrants elsewhere in Canada. Air Montreal, for example, is a new carrier. That was—

Mr. Taylor: Can I have a supplementary?

The Chairman: Yes, Mr. Taylor, a supplementary question.

Mr. Benjamin: I just wanted to ask you if you found it strange that just a week or so ago one of the majors announced a seat sale and within 48 hours the other one had announced it too. They had their full-page ads and exactly the same price.

The Chairman: Well, that has been going on for some time, separate and apart from PWA-CP.

Mr. Taylor: I have one supplementary question arising out of Mr. Ouellet's questions. You mentioned that you were continuing to monitor it for up to three years. At the end of two years or three years, what can you do about it? It is all an accomplished fact, is it not?

Mr. Goldman: The statute, that is the Competition Act, does have a three-year limitation provision in it which specifies that I cannot bring an application to challenge a merger, that is, either to ask that it be dissolved or that certain assets be disposed of or that the tribunal otherwise deal with it, outside the three-year period. So I have only three years under the statute to deal with a merger situation that has been completed.

[Translation]

une réponse étant donné qu'on suit encore la chose mais je ne le sais pas.

M. Goldman: Oui, monsieur le président, nous suivons la situation. Pour ce qui est de la question cependant, je préciserai qu'en vertu de dispositions précises de la loi, que je suis tenu de respecter, on ne peut arriver à la conclusion qu'il y a moins de concurrence tout simplement parce qu'on a observé qu'il y a davantage de concentration. Il s'agit du paragraphe 3 l'article 64.

Une plus grande concentration n'a pas nécessairement pour effet d'amoindrir la concurrence. L'une ne résulte pas nécessairement de l'autre. Il s'agit sans doute d'un facteur important et que nous devons étudier attentivement mais il ne signifie pas automatiquement qu'il peut entraîner un affaiblissement de la concurrence. Dans certains cas, il est nécessaire d'être d'une taille impressionnante pour s'attaquer à une autre entreprise de forte taille et déjà concentrée dans la même industrie. Sans cela, dans certaines circonstances, on ne peut améliorer l'efficacité ni réaliser d'économie d'échelle et on atteindra donc jamais à une concurrence rigoureuse.

Pour ce qui est des autres cas où ces dispositions d'appliquent, monsieur Chandler pourra peut-être ajouter quelque chose.

M. Chandler: Monsieur Benjamin, je crois que M. Goldman se rapportait à quelques plaintes encore en instance en Colombie-Britannique où l'on estime que certaines grandes entreprises dominent trop. Il y a d'autres nouveaux intervenants en puissance ailleurs au Canada. Ainsi par exemple, Air Montréal est un nouveau transporteur. C'était . . .

M. Taylor: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Oui, monsieur Taylor, une question supplémentaire.

M. Benjamin: Je voulais vous demander s'il ne vous paraît pas étrange qu'il y a environ une semaine, l'un des grands transporteurs a annoncé une réduction du prix des billets, et en moins de 48 heures, l'autre grand transporteur faisait la même chose. D'après la publicité dans les journaux, les billets se vendaient tout à fait au même prix.

Le président: Et bien, cela se passe ainsi depuis quelques temps déjà, ce à part la question de l'absorption de Pacific Western Airlines par CP.

M. Taylor: J'ai une question supplémentaire à poser sur la lancée des questions de M. Ouellet. Vous avez dit que vous allez continuer à suivre la situation pour jusqu'à trois ans. Cependant, à la fin de cette période ou à la fin de deux ans, qu'allez-vous faire? N'est-ce pas un fait accompli?

M. Goldman: La Loi sur la concurrence comporte une échéance de trois ans, et elle dispose qu'une fois cette période écoulée, on ne peut plus contester une fusion, c'est-à-dire demander qu'elle soit annulée ou qu'on revienne sur la façon dont ont disposé de certains biens ou encore que les tribunaux se prononcent sur la question. On ne dispose donc que de trois ans pour étudier une fusion une fois qu'elle est accomplie.

[Texte]

However, and I say this with specific respect to your question, there are other provisions in the statute, such as the new abuse of dominant position provision in sections 50 and 51 that provide if, for example, a dominant player is acting in a way that gives rise to what the statute calls "anti-competitive conduct" and is doing so as a practice and there is a substantial lessening that follows, we can bring that before the tribunal and we are not caught by a three-year limitation provision.

In addition, there is the conspiracy provision. If two significant players in a market are getting together in collusive conduct, there is no limitation provision on that as there is with the merger provision.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Benjamin, that is fine for you? Mr. Ouellet?

Mr. Goldman, thank you very, very much for coming again.

Mr. Goldman: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Chandler, it is nice to see you again, with Mr. Wetston. Thank you very much, gentlemen.

We will call our last witnesses, who have been waiting patiently, the Motor Vehicle Manufacturers' Association. As they are coming to the table I want to remind members—and I hope researchers for the members will remind the members that there is a very fundamental change tomorrow because of a conflict with this room—that we are meeting in Room 308 at 11 a.m. That 11 a.m. is because once we get Room 308—and it is being used before we get there—we have that room for the rest of the day. The first witness tomorrow is the Canadian Labour Congress at 11 a.m. and then other witnesses, so hopefully members will—

Mr. Benjamin: Is that one of those small rooms?

• 1750

The Chairman: No, it is a large regular committee room.

Mr. Taylor: What is the number?

The Chairman: It is number 308, the Liberal caucus room.

Mr. Benjamin: That is a small room.

The Chairman: No, it is a large one. In fact, we even used to meet in there.

Mr. Nantais, you have been here patiently, but we did run over with that first one. We have your brief, so would you introduce the gentlemen with you and then give us a verbal overview of your brief? Then we will throw it open to questions and answers. We will extend to you the time that you deserve, having prepared a brief which represents a very important segment of our economy.

[Traduction]

Cependant, en rapport avec votre question précise, la loi comporte donc des dispositions comme celle liée à l'abus d'une position dominante, ainsi par exemple aux articles 50 et 51. Si en vertu de ces dispositions, une entreprise dominante se comporte d'une façon que le projet de loi qualifie d'«anti-concurrentielle» de façon courante et si on observe une diminution sensible de cette concurrence, on peut s'adresser au tribunal sans être entravé par l'échéance de trois ans.

En outre, il existe une disposition relative à la collusion. Ainsi par exemple, si deux entreprises de taille s'entendent pour agir en collusion, on peut protester contre cela sans échéance comme c'est le cas lorsqu'il y a fusion.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Benjamin, est-ce tout? Monsieur Ouellet?

Monsieur Goldman, merci beaucoup d'être revenu témoigner devant nous.

M. Goldman: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Chandler, nous avons été heureux de vous revoir, vous et monsieur Wetston. Merci beaucoup messieurs.

Nous allons demander à nos derniers témoins, qui ont été très patients, les représentants de la *Motor Vehicle Manufacturers' Association* de bien vouloir s'approcher. Pendant ces quelques instants, je tiens à rappeler à nos membres que nous allons changer de salle demain en raison d'un conflit d'horaire au sujet de l'allocation de cette salle-ci, nous allons donc nous réunir à la salle 308 à 11 heures, j'espère que les chercheurs transmettront eux aussi ce message. Nous ne siégeons qu'à 11 heures parce que la salle 308 sera occupée jusque là mais nous ne disposons de la même salle toute la journée. Les premiers témoins que nous entendrons demain nous viennent du Congrès du travail du Canada puis nous entendrons les autres. Nous espérons donc que nos membres seront...

M. Benjamin: Est-ce dans l'une de ces petites salles?

Le président: Non, il s'agit d'une salle de comité régulière.

M. Taylor: Quelle est cette salle encore?

Le président: La salle 308, celle qui sert aux réunions du caucus libéral.

M. Benjamin: C'est une petite pièce.

Le président: Non, c'est une grande salle. De fait, nous y siégeons jadis.

Monsieur Nantais, vous avez été patient, car il est vrai que nous avons consacré plus de temps au premier témoin. Nous avons votre mémoire, nous allons donc vous demander de bien vouloir nous présenter celui qui vous accompagne puis de nous donner les points saillants de votre texte. Après cela, nous allons passer aux questions. Nous allons vous accorder tout le temps que vous méritez étant donné que votre mémoire porte sur un secteur très important de notre économie.

[Text]

Mr. Mark Nantais (Motor Vehicle Manufacturers' Association): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. As members of the MVMA, we are pleased to be here and participate in these proceedings. I would like to introduce Mr. Carl Phillips, who is the manager of distribution and traffic for the Ford Motor Company of Canada and the chairman of our transportation committee.

The Chairman: Welcome to the proceedings.

Mr. Carl Phillips (Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada): Thank you.

Mr. Nantais: Mr. Michael Brogan is the manager of purchasing and transportation with Chrysler Canada Limited, and Mr. Rob Wilcox is the assistant to the director of transportation, General Motors of Canada Limited.

We have supplied your clerk with copies of our written submission in advance and we hope that each member has had an opportunity to read it. Some background information about our organization, its membership and the industry's importance to the economic well-being of Canada is included therein. I recognize that it is late in the day and you are all probably quite fatigued, so with your approval, we will not read our submission. Instead, we will present the highlights and leave maximum time for your members to ask questions and elicit information.

The Chairman: Yes, that would be appreciated by all, including yourselves.

Mr. Nantais: Each of the individuals with me are well versed in the transportation matters. With your agreement, I would like to rely on them, or their expertise, to answer your questions. The MVMA is able to summarize its views by about half a dozen very brief statements.

MVMA members are major customers of Canadian railways, and rail costs are significant components of our total business costs. Major sourcing and business placement decisions are often decided on the basis of these inbound and outbound transportation costs. However, under the present federal regulatory regime, Canadian railways are hampered in their ability to compete with U.S. lines. Bill C-18 will permit Canadian railways to match U.S. railways ability to negotiate confidential contracts with shippers. Clearly, we believe this to be the most important advantage to be realized from an early passage of Bill C-18. This bill will allow the railways to rationalize their operations for efficiency, resulting in lower costs for shippers and increased volumes for carriers.

Canadian carriers have already lost business to U.S. carriers, primarily as a result of deregulation in the U.S.. This erosion of Canadian business is rapid and it is critical that it be halted in order to afford Canadian carriers an opportunity to be competitive on a North American and on a global basis.

[Translation]

M. Mark Nantais (Société des fabricants de véhicules à moteur): Merci, monsieur le président et membres du Comité. En tant que membre de la Société des manufacturiers de véhicules à moteur, il nous fait plaisir de participer à vos travaux. J'aimerais vous présenter M. Carl Phillips, gestionnaire de la distribution et du trafic pour la Société Ford du Canada et le président de notre Comité des transports.

Le président: Soyez le bienvenu.

M. Carl Phillips (gestionnaire, Distribution et Trafic, Société Ford du Canada): Merci.

M. Nantais: M. Michael Brogan est gestionnaire des services d'achat et de transport au sein de la Société Chrysler du Canada Limitée et M. Rob Wilcox est l'adjoint au directeur des transports au sein de la General Motors du Canada Limitée.

Nous vous avons déjà envoyé des exemplaires de notre mémoire par l'entremise de votre greffier et espérons que chaque membre a eu l'occasion de le lire. Vous y trouverez des renseignements généraux sur notre organisation, ses membres et l'importance de l'industrie dans l'économie du Canada. Je n'ignore pas qu'il se fait tard et que vous êtes probablement tous assez fatigués, en conséquence, si vous me permettez, je ne lirai pas notre mémoire. A la place, nous allons en présenter les points saillants et laisser le peu de temps possible à vos membres afin qu'ils puissent nous interroger.

Le président: En effet, cela conviendrait à tous, vous-mêmes y compris.

M. Nantais: Chacun de ceux qui m'accompagnent connaît très bien le domaine des transports. Si vous permettez, j'aimerais donc pouvoir compter sur leur lumière pour répondre à vos questions. La Société des manufacturiers de véhicules à moteur peut résumer son avis sur la question en une douzaine de points.

Les membres de la Société sont d'importants clients des chemins de fer canadiens et les coûts ferroviaires constituent une part non négligeable de nos coûts d'entreprise totaux. D'importantes décisions liées à la provenances des approvisionnements et aux investissements d'affaires tiennent souvent à ces coûts de transport, tant vers l'extérieur que vers l'entreprise. Toutefois, en vertu du régime de réglementation fédérale actuel, les chemins de fer canadiens ont de la difficulté à faire concurrence aux services ferroviaires américains. Le projet de loi C-18 permettra aux chemins de fer canadiens de négocier tout autant que les services américains des contrats confidentiels avec les expéditeurs. Cela nous paraît être l'avantage le plus important que nous apportera l'adoption très bientôt du projet de loi C-18. La nouvelle loi permettra aussi aux chemins de fer de rationaliser leurs activités afin d'atteindre à une plus grande efficacité, ce qui devrait se traduire par une baisse des coûts pour les expéditeurs et à un plus fort volume pour les transporteurs.

Les transporteurs canadiens ont déjà perdu des contrats au profit des transporteurs américains, surtout en raison de la déréglementation en vigueur aux États-Unis. On assiste donc à une détérioration rapide des services de transport canadiens et il est tout à fait indispensable qu'on arrête ce mouvement afin

[Texte]

The MVMA strongly urges this committee to recommend the early passage of Bill C-18 without further major change. Mr. Chairman, that concludes the statement that I have on behalf of the MVMA and I am certainly glad to field any questions your members may have.

The Chairman: I want to thank you for giving the committee a very short, succinct overview of your brief, which is filed with the committee and part of the record. Our consultants have it and we will look at it. You have several specific points, so I am going to through it open to questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to ask the witness what sorts of breakdowns between the trucking industry and the railways exist in terms of your operation. Is it 50:50, or is it more railways than trucking?

• 1755

Mr. Phillips: I think we would have to break it out with respect to inbound traffic, the components to produce our vehicles as opposed to the outbound shipment of finished vehicles. The experience varies from company to company, but I think I would be correct in saying that for all of our industry on the inbound, the truck movement predominates, particularly for those companies that are centered around the Detroit area—that is, in southwestern Ontario, in Windsor and St. Thomas. With respect to some of the other companies that are closer to the Toronto area, they may rely more for inbound material on the railway movement. Going to the outbound movement of vehicles in Canada, I think it is roughly 50:50 for most of the companies.

Mr. Rod Wilcox (Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada, Ltd.): There has been an erosion—I am speaking for General Motors at this point—in the volume of business with railroads over the past five or six years. Generally speaking, in dollar volumes it has been fairly equitable. But since deregulation in the U.S., and since we entered the just-in-time environment, on the inbound component move of rail in the General Motors manufacturing assembly plants, we are moving something like 70% less volume today with the Canadian roads.

Mr. Ouellet: You are indeed a very important customer for our Canadian transportation industry. As you must realize, both the trucking industry and the railways have expressed to our committee fears that a large portion of their clientele will be lost to American firms. I guess what you are after is a better price, obviously. That is quite legitimate on your part. But in the process of deregulation, and in the process of trying to improve the transportation facilities, one ought not to jeopardize the survivors of railways or the Canadian trucking industries. Do you think these fears are exaggerated? Or what

[Traduction]

d'aider les transporteurs canadiens à être plus compétitifs, tant sur le marché nord-américain qu'à l'échelle internationale. La Société des manufacturiers de véhicules à moteur presse donc le Comité de recommander l'adoption rapide du projet de loi C-18 sans autre amendement important. Monsieur le président, c'est tout ce que je voulais vous dire au nom de la Société et je suis certainement tout à fait disposé à répondre à toutes questions que vos membres voudront bien me poser.

Le président: Je tiens à vous remercier de nous avoir donné un bref aperçu de votre mémoire et qui a été déposé auprès du Comité et sera donc annexé à notre procès-verbal. Nos consultants l'ont également en mains et nous l'examinerons. Vous avez soulevé certains points très précis, et je vais donc passer aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: J'aimerais savoir de quels chiffres comparatifs vous disposez au sujet de l'industrie du camionnage et de celle des chemins de fer, cela par rapport à vos activités. Est-ce que c'est moitié-moitié ou y a-t-il davantage de chemins de fer que de camionnage?

M. Phillips: Je pense qu'il faut distinguer suivant qu'il s'agit d'un transport de marchandises à l'entrée, qui porte sur les pièces entrant dans la fabrication de nos véhicules, ou d'une expédition à la sortie de véhicules terminés. L'expérience n'est pas la même suivant les entreprises, mais je pense que l'on peut dire sans crainte de se tromper que dans l'ensemble de notre industrie le transport par camion est majoritaire à l'entrée, plus particulièrement pour les entreprises implantées tout près de la région de Détroit, soit dans le sud-ouest de l'Ontario, à Windsor et à St. Thomas. Les entreprises installées plus près de la région de Toronto ont tendance, quant à elles, à faire venir davantage de marchandises par chemin de fer. En ce qui a trait à l'expédition à la sortie de véhicules fabriqués au Canada, je considère que le partage se fait à peu près à part égale entre le chemin de fer et la route pour la plupart des entreprises.

M. Rod Wilcox (directeur adjoint aux transports, General Motors du Canada, Ltée): Il y a eu un effritement—je parle ici pour General Motors—du volume des marchandises transportées par chemin de fer au cours des cinq ou six dernières années. Dans l'ensemble, le chiffre d'affaires est resté à peu près le même. Toutefois, depuis la déréglementation aux États-Unis et depuis l'adoption de notre politique d'horaires stricts, la quantité de marchandises qui arrivent par chemin de fer aux usines de montage de General Motors sont aujourd'hui inférieures de 70 p. 100 sur les lignes canadiennes.

M. Ouellet: Vous êtes, en fait, un client très important de notre industrie des transports au Canada. Vous n'ignorez pas que le secteur du camionnage comme celui des chemins de fer a fait part de ses inquiétudes à notre Comité car il a peur de perdre une grande partie de leur clientèle face à la concurrence exercée par les entreprises américaines. J'imagine que vous cherchez bien entendu à obtenir de meilleurs tarifs; c'est de bonne guerre. Il ne faudrait pas cependant qu'en réglementant et qu'en cherchant à améliorer les conditions de transport, on mette en péril la survie des quelques entreprises qui subsistent

[Text]

kind of guarantee could you give that you are going to continue to use our Canadian trucking companies and our Canadian railways?

Mr. Michael Brogan (Manager, Purchasing and Transportation, Chrysler Canada, Ltd.): Perhaps I could try to answer that. Certainly we are very anxious to get the most competitive transportation costs. We feel that is essential for our survival, and particularly for the Canadian manufacturing business. We certainly see no reason why Canadian transport companies, railways and trucks, should not be able to compete with the U.S. carriers.

We feel that the ability to have confidential contracts with those carriers would make it much more likely that the Canadian carrier could compete on equal terms with the U.S. carrier.

Mr. Wilcox: I think it is important that this committee should understand that we operate in a highly integrated North American auto industry. We must be competitive in order to share in that total North American business.

We are operating under an auto parts trade agreement. There is a need for a level playing field. We bid for business. We vie for business with our U.S. production plants. We compete on the same terms in terms of material, labour cost, processing costs and transportation. Transportation plays a big part in that and we must be competitive with our U.S. plants in terms of the cost of moving components into our assembly plants and to the cost of getting the finished product out to the dealer organization.

• 1800

Mr. Ouellet: Have any of you contemplated in the past or are contemplating in the future to run your own transportation company for your own purposes?

Mr. Phillips: Mr. Chairman, in our company, in Chrysler Canada, we already do run our own private trucking fleet. It is a fleet principally operating in the Detroit-Windsor area, but we also operate as a private fleet in the province of Ontario. Our company also engages in a similar operation in the United States.

Mr. Ouellet: Will deregulation help you in the States? Do you perceive that Bill C-19 is legislation which will be helpful to your trucking operation in Canada or in the U.S.?

Mr. Phillips: It will have no effect, in my view, in the United States. We seem to be able to operate there in most jurisdictions as an in-house compensated carrier and as such, we have a great degree of freedom.

[Translation]

dans le secteur canadien des chemins de fer et du camionnage. Pensez-vous que ces craintes sont exagérées? Quelles sont les garanties que vous êtes prêts à donner pour que nous soyons assurés que vous allez continuer à utiliser les entreprises de camionnage et de chemin de fer canadiennes?

M. Michael Brogan (directeur, Achats et transports, Chrysler Canada Ltée): Je vais répondre à cette question. Certes, nous désirons fortement pouvoir bénéficier de coûts de transport plus compétitifs. Nous considérons que c'est essentiel pour notre survie et plus particulièrement pour la survie des entreprises manufacturières canadiennes. Nous ne voyons d'ailleurs pas pourquoi les sociétés canadiennes de transport, qu'il s'agisse du chemin de fer ou du camionnage, ne réussiraient pas à concurrencer les transporteurs des États-Unis.

Nous estimons que si l'on nous accorde la possibilité de passer des contrats confidentiels avec ces transporteurs, les sociétés de transport canadien auront bien plus de chances de pouvoir entrer en concurrence sur un pied d'égalité avec les transporteurs des États-Unis.

M. Wilcox: À mon avis, il est important que ce Comité comprenne bien que le secteur de l'automobile dans lequel nous opérons en Amérique du Nord est fortement intégré. Il nous faut rester concurrentiels pour conserver notre part du marché global en Amérique du Nord.

Nous opérons dans le cadre d'un accord commercial sur les pièces d'automobile. Nous avons besoin d'être tous placés sur le même plan. Nous cherchons à gagner une clientèle. Nous luttons pour obtenir une clientèle avec nos usines de production des États-Unis. Nous faisons face aux mêmes conditions en ce qui a trait aux matériaux, à la main-d'oeuvre, aux coûts de fabrication et aux transports. Les transports occupent une place importante et il nous faut être concurrentiels avec les usines des États-Unis lorsqu'il s'agit d'amener les pièces dans nos installations de montage et d'expédier les produits finis aux concessionnaires.

M. Ouellet: Avez-vous déjà pensé ou envisagez-vous à l'avenir d'exploiter votre propre entreprise de transport adaptée à vos besoins?

M. Phillips: Monsieur le président, notre entreprise, Chrysler Canada, exploite d'ores et déjà son propre parc de camions privé. Ce parc opère principalement dans la région de Détroit et de Windsor, mais nos camions sillonnent aussi toute la province de l'Ontario. Notre entreprise exploite par ailleurs un parc semblable aux États-Unis.

M. Ouellet: La déréglementation va-t-elle vous aider aux États-Unis. Avez-vous l'impression que le projet de loi C-19 est susceptible de favoriser l'exploitation de votre service de camionnage au Canada et aux États-Unis?

M. Phillips: Il n'y aura aucune incidence, à mon avis, aux États-Unis. Il semble que nous soyons en mesure d'opérer dans la plupart des États de ce pays en tant que transporteurs internes indemnisés et, à ce titre, nous jouissons d'une grande marge de liberté.

[Texte]

In terms of Canada, our fleet is able to operate in the area in which it has authorities as a common carrier confined to the movement of our goods for our company. Outside of that area, we operate in Ontario as a private fleet and as such, we could actually move anywhere we want to move, so in this particular case, it would not have a great deal of effect on our operation.

Mr. Ouellet: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: In your submission, you said you wanted the bill passed quickly without major amendments. Yet you are somewhat sympathetic to the position Canadian railroads are in versus their rail and truck competitors in the United States.

The railroads, in their earlier submissions, and I believe the truckers' association as well, asked for the bill to allow for confidential contracts in international cross-border trucking transportation only, that it was not necessary on other traffic internally within Canada. Do you agree with this?

Mr. Brogan: I think perhaps I can comment that we would certainly prefer to see confidential contracts for all traffic. We would like to be able to treat any carrier just as we do with any other supplier to our industry, and the domestic vehicle movement and the domestic parts movement is just as important.

Mr. Benjamin: You say you want the bill passed without major amendments. The railroads and the trucking industry have all asked for a number of significant amendments. Have you had a chance to discuss their needs with them or what they feel are their needs about the amendments they want, or do you think we should just ignore any and all changes they want in the legislation?

I am not saying we will or we will not, but they have been making a case to us and I believe to a lot of other associations and organizations, and I would be surprised if they had not told your association as well as others what the situation is that they are in and the kind of changes they feel are necessary to keep them viable. Do you have any sympathy for their case—that we should make some amendments to make sure our domestic trucking industry and our railroads remain viable?

Mr. Brogan: Perhaps I can speak to the railway situation. We are very anxious to retain viable Canadian railways. We think that is in our long-term interest. The one aspect of the bill which perhaps we have some sympathy for is the competitive line rate issue. It would appear there is unfair competition versus the U.S. Perhaps it is the one aspect to which we are most sympathetic.

[Traduction]

Au Canada, notre parc de véhicules peut être exploité dans les secteurs qui nous sont réservés comme étant celui d'un transporteur commun habilité uniquement à transporter les marchandises de notre propre entreprise. En dehors de ce secteur, nous opérons en Ontario à titre d'exploitants privés et, à ce titre, nous pouvons transporter des marchandises partout où nous le souhaitons de sorte que dans ce cas particulier les effets sur notre exploitation ne seront pas très grands.

M. Ouellet: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Dans votre mémoire, vous avez déclaré que vous vouliez que le projet de loi soit adopté rapidement sans trop de modifications. Pourtant, vous semblez sympathiser avec la position adoptée par les sociétés canadiennes de chemins de fer face à leurs concurrents du chemin de fer et de la route aux États-Unis.

Lors de leurs interventions antérieures, les sociétés de chemins de fer et aussi, il me semble, l'Association du camionnage, ont demandé que le projet de loi n'autorise les contrats confidentiels que dans le cas des transports internationaux par camion traversant la frontière, les jugeant inutiles pour les autres types de transports à l'intérieur du Canada. Êtes-vous d'accord avec cette position?

M. Brogan: Si je peux donner mon avis à ce sujet, je dirais que nous préférons bien évidemment que les contrats confidentiels s'appliquent à l'ensemble du trafic. Nous aimerions pouvoir traiter les transporteurs, quels qu'ils soient, comme tous les fournisseurs de notre industrie et le transport intérieur des pièces et des véhicules revêt tout autant d'importance.

M. Benjamin: Vous déclarez vouloir que le projet de loi soit adopté sans trop de modifications. Les sociétés de chemins de fer et l'industrie du camionnage réclament pour leur part d'importantes modifications. Avez-vous eu la possibilité de discuter avec ces entreprises de leur motivation qui les amène à réclamer ces modifications ou jugez-vous inutile de vous intéresser aux changements qu'elles veulent éventuellement faire apporter à la loi?

Je ne préjuge pas de ce que nous allons faire, mais ces entreprises nous ont présenté leurs doléances comme elles l'ont fait, je crois, auprès d'autres associations et d'autres organisations et je serais surpris qu'elles n'aient pas exposé à votre association ainsi qu'à d'autres intervenants dans quelle situation elles se trouvaient et quels étaient les changements qui leur semblaient nécessaires pour que leur situation reste viable. Avez-vous quelque sympathie pour leur cause et pensez-vous que nous devrions apporter certaines modifications pour garantir la viabilité de notre industrie nationale des chemins de fer et du camionnage?

M. Brogan: Je pourrais parler peut-être de la situation des chemins de fer. Nous voulons absolument conserver la viabilité des chemins de fer canadiens. Nous pensons que c'est dans notre intérêt à long terme. C'est peut-être sur la question des tarifs des lignes concurrentielles que nous éprouvons le plus de sympathie pour la cause des sociétés de chemins de fer dans ce projet de loi. Il semble qu'il y ait une concurrence déloyale vis-

[Text]

[Translation]

à-vis des États-Unis. C'est peut-être sur ce point que nous avons le plus de sympathie pour leur cause.

• 1805

On the other aspects, there has been some controversy about the arbitration. We feel we will probably not need to use that procedure. Under normal commercial means, we will be able to negotiate with each carrier. We are prepared to do that.

Mr. Benjamin: I will be curious to know how you feel about confidential contracts with automobiles from Europe and Asia which come to a west coast U.S. port, travel across and enter Canada in various places. In a few year's time, we would like to hear your views on it. I plan on staying here.

The Chairman: But not tonight.

Mr. Benjamin: With the the regime in the United States, both their national legislation and the constitutional capacity of each of the individual states to regulate in a variety of ways, it has been alleged that Canadian transporters, trucking and rail, will not have an equivalency of access in the United States as U.S. carriers have in Canada. I think it is correct. Whether it is correct, do you think we should have some kind of safeguard provision in the legislation to make it possible for Canada to put provisions in place to make the playing field level compared to Canadian carriers in the U.S.

For example, American railroads do not pay a diesel fuel tax. They are allowed a much faster write-off on their rolling stock on their locomotives. Their corporation and state taxes are substantially different, in most cases less than ours. They have a large advantage and their economies of scale give them an advantage.

In the case of the trucking industry, they are faced with strictures in each state they go through. That is not the case in Canada. Should we have a capacity in this law to allow the National Transportation Agency, in consortium with the provinces, to equal the playing field with American carriers?

Mr. Goldman: In general, I agree there should be some equal provision both sides of the border. For confidential contracts and deregulation to work for us and for other major shippers, we feel the railways particularly must have the ability to be able to reduce their costs in a manner like their counterparts in the U.S. Otherwise, we will not get any benefits from confidential contracting and Bill C-18.

Mr. Benjamin: Tell that to Mr. Wilson.

The Chairman: I have Mr. Clifford and Mr. Reid.

Dans d'autres domaines, il y a eu certaines polémiques au sujet de l'arbitrage. Nous considérons que nous n'aurons probablement pas besoin de recourir à cette procédure. Les règles normales du droit commercial nous permettront de négocier avec chaque transporteur. Nous y sommes préparés.

M. Benjamin: Je suis curieux de savoir ce que vous pensez des contrats confidentiels portant sur les automobiles venant d'Europe ou d'Asie, qui arrivent dans un port de la côte ouest des États-Unis, traversent tout ce pays et entrent au Canada en différents points. Dans quelques années, nous aurons plaisir à entendre ce que vous avez à dire à ce sujet. J'ai l'intention d'être toujours là.

Le président: Il faudra quand même partir ce soir.

M. Benjamin: Du fait du régime politique des États-Unis, de leurs lois nationales et de la capacité conférée par la constitution à chacun des États d'adopter des réglementations diverses, on a soutenu que les transporteurs canadiens, que ce soit par routes ou par chemins de fer, n'auront pas les mêmes possibilités d'accès aux États-Unis que leurs homologues de ce pays au Canada. Je pense que c'est vrai. Que ce soit vrai ou non, pensez-vous que nous devrions avoir au Canada une clause de sauvegarde prévue par la loi qui nous permettrait d'adopter des mesures nous mettant sur un pied d'égalité compte tenu des conditions faites aux transporteurs canadiens aux États-Unis.

Ainsi, par exemple, les sociétés de chemins de fer des États-Unis ne paient pas de taxes sur le combustible diesel. Elles peuvent amortir plus rapidement leur matériel roulant et leurs locomotives. L'impôt sur les entreprises et la fiscalité des États auxquels elles doivent faire face sont largement différents et, dans la plupart des cas, inférieurs aux nôtres. Elles ont un énorme avantage et leurs économies d'échelle leur procurent un avantage supplémentaire.

Quant à l'industrie du camionnage, elles doivent subir les conditions imposées par chacun des États qu'elles traversent. Il n'en est pas ainsi au Canada. Devons-nous accorder dans cette loi à l'Office national des transports la possibilité, de concert avec les provinces, de mettre nos transporteurs sur un pied d'égalité avec leurs concurrents américains.

M. Goldman: De manière générale, je conviens que les règles doivent être les mêmes d'un côté et de l'autre de la frontière. Si l'on veut que les contrats confidentiels et que la déréglementation nous soient profitables, à nous-mêmes et aux autres gros expéditeurs il faut, à notre avis, que les sociétés de chemins de fer en particulier se voient accordé la possibilité de réduire leurs coûts à l'image de ce que font leurs homologues aux États-Unis. Dans le cas contraire, nous ne tirerons aucun avantage des contrats confidentiels du projet de loi C-18.

M. Benjamin: Allez dire cela à M. Wilson.

Le président: Monsieur Clifford puis M. Reid.

[Texte]

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions, but I want to spread them around among the different manufacturers.

General Motors, if I understand this correctly, you talk about the erosion of your train traffic of 70%. How much trucking of your parts do you do to the U.S. border?

Mr. Wilcox: Are we talking about finished vehicles into the U.S. market?

Mr. Clifford: Yes.

Mr. Benjamin: No, he said parts.

Mr. Clifford: I am sorry, yes.

Mr. Wilcox: Predominantly it is finished vehicles into the U.S. market. There are some components, but essentially we ship finished vehicles, set-up automobiles. I would say all our finished vehicles are moved by truck to the border point, where they are off-loaded and turned over to a U.S. carrier.

Mr. Clifford: There are none at all by our rail facilities.

Mr. Wilcox: It is rail directly into the market areas deep into the U.S., but into the border points where they are off-loaded and distributed to the markets, in those corridors they are trucked away. I would estimate perhaps 40% of that volume is trucked away and 60% is by rail.

• 1810

When I was referring to the erosion of rail traffic to truck-away, I was referring to inbound components from the U.S. into the assembly plants.

Mr. Clifford: All right. To Chrysler, it is interesting that in Windsor you have a trim plant, and in Detroit you actually assemble them. How many cars a day do you move across the border into Windsor?

Mr. Phillips: Mr. Chairman, we have a trim plant up in Ajax, Ontario, north of Toronto.

Mr. Clifford: What is it you have in Windsor?

Mr. Phillips: We have two assembly plants in Windsor, both producing vans. One is a smaller van and the other is a larger van. We produce approximately 1,500 vans a day, 92% of which go to the U.S. market. Of that U.S. market segment of our business, about 98% move by truck from Windsor to Detroit, where a good number are moved by rail from Detroit to other centres, generally under confidential rail contracts enjoyed between the U.S. railways and the manufacturer. The small remaining amount moves by rail directly from Windsor into the U.S. At this point that is minimal.

[Traduction]

M. Clifford: Merci, monsieur le président. J'ai une ou deux questions à poser, mais je voudrais les adresser à différents fabricants.

En ce qui concerne Général Motors, si je vous comprends bien, vous nous parlez d'un effritement de 70 p. 100 de vos transports par chemins de fer. Quelle quantité de pièces transportez-vous par camion vers la frontière des États-Unis?

M. Wilcox: Vous nous parlez des véhicules terminés qui sont expédiés sur le marché des États-Unis?

M. Clifford: Oui.

M. Benjamin: Non, il a parlé de pièces.

M. Clifford: Oui, je suis désolé.

M. Wilcox: Ce sont avant tout des véhicules entièrement terminés qui sont envoyés sur le marché des États-Unis. Il y a bien quelques composants mais, dans l'ensemble, nous expédions des véhicules terminés, entièrement montés. Je dirais que tous nos véhicules terminés sont expédiés par camion jusqu'à la frontière, puis déchargés et pris en charge par un transporteur des États-Unis.

M. Clifford: Rien n'est envoyé par l'entremise de nos sociétés de chemins de fer.

M. Wilcox: Le chemin de fer est utilisé lorsque les automobiles sont expédiées directement sur les marchés situés en plein coeur des États-Unis mais, dans les régions frontalières où les véhicules sont déchargés puis distribués sur les différents marchés, c'est le camion qui est utilisé. Je dirais qu'environ 40 p. 100 du total est expédié par camion et 60 p. 100 par chemin de fer.

En parlant tout à l'heure de l'effritement du trafic par chemin de fer par rapport au camionnage, je me référerais aux pièces venant des États-Unis et expédiées dans nos usines de montage.

M. Clifford: Très bien. Quant à Chrysler, je constate avec intérêt que vous avez une ligne de finition à Windsor et une ligne de montage à Detroit. À combien d'automobiles faites-vous passer chaque jour la frontière pour les envoyer à Windsor?

M. Phillips: Monsieur le président, nous avons une usine de finition à Ajax, en Ontario, au nord de Toronto.

M. Clifford: Qu'est-ce que vous avez à Windsor?

M. Phillips: Nous avons deux usines de montage à Windsor qui produisent toutes deux des fourgonnettes. L'une produit des fourgonnettes plus petites que l'autre. Nous fabriquons environ 1,500 fourgonnettes par jour, 92 p. 100 d'entre elles étant destinées au marché des États-Unis. Dans ce secteur de notre activité qui s'adresse au marché des États-Unis, 98 p. 100 environ de notre production est expédiée par camion de Windsor à Detroit et, à partir de là, elle est acheminée en grande partie par chemin de fer de Detroit en direction d'autres centres, généralement dans le cadre de contrats confidentiels de transport par chemins de fer passés entre les sociétés de chemin de fer des États-Unis et le fabricant. Le

[Text]

Mr. Clifford: What would enhance that? What could turn it around?

Mr. Phillips: What could turn it around would be the availability of confidential contracts which would provide rates that would be competitive with the rates available in the U.S. That would enable us, for example, to do something that is sort of complementary to what Mr. Benjamin referred to awhile ago. That would be to move product across Canada to a point in the Canadian west at which it could be moved down into the U.S. northwest, enjoying Canadian rail transportation for that corridor movement under Canadian confidential contracts and good rates.

Mr. Clifford: Okay. Just one other one here. I am just trying to get this figured out about what auto manufacturers really want. Is it true that auto manufacturers do not need competitive line rates because they have competitive rail service at most or not all of their plants? I think I heard something from Ford that might change that.

Mr. Brogan: I believe the 30-kilometre extension would give us that ability to utilize either railway in Canada. But in general, we would not use the competitive line rate proviso in the new regulations to any great extent.

Mr. Clifford: So the interswitching, the 30 kilometres, would help a . . . [Inaudible—Editor].

Mr. Brogan: Yes, that is correct.

Mr. Clifford: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Clifford. Mr. Reid.

Mr. Reid: If I may I would like to direct my question to Mr. Wilcox as well, to clarify the erosion of the rail bills business which was referred to. I understood it to be the inbound component part operation. Recognizing that inbound component parts originate in the United States, would not the carriers, either rail or truck, be American carriers?

Mr. Wilcox: The truck or motor carrier traffic out of the U.S. is for the most part evenly divided to three carriers, one of which is Canadian company, one is a U.S.-based company, and the third has its corporate base in Australia. The rail traffic out of the U.S. is U.S. rail to the international boundary and then a Canadian road into our assembly or manufacturing plants.

Mr. Reid: Referring to the one Canadian-based truck carrier, can that motor vehicle carrier go down and pick up a load to bring up to St. Catharines or Oshawa or Timbuctu?

[Translation]

petit pourcentage restant est acheminé directement par chemin de fer de Windsor aux États-Unis. Il s'agit dans les circonstances d'un trafic négligeable.

M. Clifford: Comment augmenter ce chiffre? Qu'est-ce qui pourrait changer la situation?

M. Phillips: La situation pourrait changer si l'on pouvait disposer de contrats confidentiels nous permettant de concurrencer les tarifs pratiqués aux États-Unis. Nous pourrions, par exemple, recourir à une procédure complémentaire de celle qu'a mentionnée tout à l'heure M. Benjamin. On pourrait ainsi acheminer des marchandises à l'intérieur du Canada jusqu'à un point situé à l'ouest du Canada et leur faire passer ensuite la frontière dans la région du nord-ouest des États-Unis en leur faisant bénéficier des possibilités offertes par le transport par chemin de fer dans ce couloir au Canada en vertu de contrats confidentiels canadiens et à des prix compétitifs.

M. Clifford: Très bien. Laissez-moi vous poser une dernière question à ce sujet. J'essaie simplement de comprendre ce que veulent vraiment les fabricants d'automobiles dans l'affaire qui nous occupe. Est-il vrai que les fabricants d'automobiles n'ont pas besoin de prix de ligne concurrentiel parce qu'ils disposent d'un service de chemin de fer concurrentiel pour la plupart ou pour la totalité de leurs usines? Il me semble avoir entendu dire quelque chose chez Ford qui pourrait remettre ça en question.

M. Brogan: Je considère que le prolongement de 30 kilomètres nous donnera la possibilité d'utiliser l'une ou l'autre des sociétés de transport par chemin de fer au Canada. Mais, en règle générale, nous ne ferons pas grand usage de la disposition s'appliquant au prix de ligne concurrentiel dans la nouvelle réglementation.

M. Clifford: Donc, le changement de voies, les 30 kilomètres, nous aideront . . . [Inaudible—Éditeur].

M. Brogan: Oui, en effet.

M. Clifford: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Clifford. Monsieur Reid.

M. Reid: Si vous le permettez, j'adresserai aussi ma question à M. Wilcox pour que l'on précise la question de l'effritement du trafic par chemin de fer dont on vient de parler. Si j'ai bien compris, il s'agit du transport des pièces à l'entrée. Puisque les pièces qui entrent au Canada viennent des États-Unis, les transporteurs, qu'il s'agisse d'acheminer les marchandises par chemin de fer ou par la route, ne seront-ils pas américains?

M. Wilcox: Le transport automobile ou par camions en provenance des États-Unis se répartit à peu près également entre trois transporteurs, l'un est canadien, le deuxième est établi aux États-Unis et le troisième a son siège social en Australie. Les marchandises acheminées par chemin de fer aux États-Unis empruntent le chemin de fer jusqu'à la frontière internationale puis sont acheminées par la route au Canada jusqu'à nos usines de montage ou de fabrication.

M. Reid: En parlant de l'entreprise de camionnage établie au Canada, est-ce que ce transporteur routier peut traverser la frontière, prendre un chargement et le rapporter à St. Catharines, à Oshawa ou à Tombouctou?

[Texte]

Mr. Wilcox: Do you mean what we term truck-away carriers—carriers moving finished product?

Mr. Reid: That is right.

Mr. Wilcox: Cannot operate in the U.S. . .

Mr. Reid: When you talk about finished products, let us say a finished component product . . . to come to one of your assembly plants in Canada.

• 1815

Mr. Wilcox: Yes. Component carriers can move directly from any plant in the U.S. directly into any of our assembly plants in Ontario and Quebec.

Mr. Reid: We have heard that Chrysler has a private fleet, owned and operated, whether it is a subsidiary corporation or not. Does not General Motors operate such a private fleet as well?

Mr. Wilcox: General Motors of Canada does not operate a private fleet. It has been our policy not to be involved in the carrier business. It has been our belief that our business is to assemble automobiles and automobile components, and we rely solely on the carrier industry to handle our volume of business.

Mr. Reid: I just recall seeing a number of GM trucks in operation.

Mr. Benjamin: What about Ford?

Mr. Brogan: We have a very small private fleet. It is primarily used for the movement of service parts between our depots across Canada. Between some of the manufacturing plants, as opposed to the assembly plants, we do use some of our own trucks. But essentially we rely on commercial carriers.

Mr. Wilcox: I might clarify that one point. We do have several trucks that we use for an interplant move, but they are not used in the highway system.

Mr. Reid: You move all your engines from St. Catharines to Oshawa by truck.

Mr. Wilcox: Yes. That is done by a common carrier or a contract carrier.

Mr. Reid: Judging from your experience as the transportation expert of General Motors in Canada and your perusal of C-18 and C-19, what impact do you see this new legislation having on your transportation needs? I am primarily concerned about American versus Canadian carriers.

Mr. Wilcox: What impact will that have on the carriers?

Mr. Reid: That is right: the bills, the legislation as we have it.

Mr. Wilcox: We view the bills, both C-18 and C-19, as making the carriers more competitive, making us in turn more

[Traduction]

M. Wilcox: Est-ce que vous nous parlez de transporteurs chargés d'enlever les produits finis de nos usines?

M. Reid: C'est cela.

M. Wilcox: Qui seraient dans l'impossibilité d'exploiter aux États-Unis . . .

M. Reid: Quand vous nous parlez de produits finis, disons d'un ensemble terminé . . . venant de l'une de vos usines de montage au Canada.

M. Wilcox: Oui. Les transporteurs peuvent acheminer directement les pièces sortant des usines des États-Unis jusqu'à nos usines de montage de l'Ontario et du Québec.

M. Reid: On nous a dit que Chrysler possédait et exploitait un parc de camions privés, qu'il s'agisse ou non d'une filiale. *General Motors* exploite-elle aussi un parc privé?

M. Wilcox: *General Motors of Canada* n'exploite pas de parcs privés. Nous avons pour politique de ne pas intervenir dans le secteur des transports. Nous considérons que notre métier est de monter des automobiles et des pièces d'automobiles et nous faisons intégralement confiance au secteur des transports pour acheminer nos produits.

M. Reid: Je me souviens maintenant d'avoir vu un certain nombre de camions GM en service.

M. Benjamin: Et Ford?

M. Brogan: Nous avons un parc privé de très petite taille. Il nous sert avant tout à acheminer des pièces de rechange entre nos différents dépôts au Canada. Entre certaines de nos usines de fabrication, par opposition à nos usines de montage, nous utilisons parfois nos propres camions. Mais, pour l'essentiel, nous faisons appel aux transporteurs commerciaux.

M. Wilcox: J'aimerais apporter quelques précisions à ce sujet. Nous avons bien plusieurs camions dont nous nous servons pour les transports d'une usine à l'autre mais nous ne les utilisons pas sur le réseau des grandes routes.

M. Reid: Est-ce que vous transportez tous vos moteurs par camion de *St. Catharines to Oshawa*?

M. Wilcox: Oui. C'est un transporteur public ou un transporteur sous contrat qui s'en charge.

M. Reid: En faisant appel à votre expérience, puisque vous êtes l'expert de *General Motors* au Canada en matière de transport et compte tenu des enseignements que vous avez pu tirer de la lecture des projets de loi C-18 et C-19, quelles seront à votre avis les répercussions de la nouvelle loi sur vos besoins de transport? Je m'intéresse avant tout à la question des relations entre transporteurs aux États-Unis et au Canada.

M. Wilcox: Quelles seront les répercussions sur les transporteurs?

M. Reid: C'est bien ça; les répercussions des projets de loi que nous avons devant nous.

M. Wilcox: Nous considérons que les projets de loi C-18 et C-19 vont rendre les transporteurs, et nous-mêmes par la

[Text]

competitive, driving our costs down, hopefully, to make us competitive with the industry across not only North America but also with the offshore companies. We see a healthier carrier industry as a result of this as we enter into long-term contracts. Our experience in the U.S. has been an improved transportation system, an improved network, healthier, stronger carriers, and more competition.

Mr. Reid: And not wrongly; so you do anticipate lower rates?

Mr. Benjamin: Lots of luck.

Mr. Wilcox: If we are able to contract confidentially with U.S. roads, moving our component traffic and our finished vehicles, entering into a long-term contract, we would expect to see more competitive rates, yes.

Mr. Reid: I am concerned with your study of transportation systems, its methods and the legislation. Do you or do any other members of your panel see a shift in mode to rail, from your finished car product in this country to the distribution market in the United States, or will you continue to carry these finished products by truck? What will the impact of the legislation on this shifting modes be?

Mr. Wilcox: Let us deal with the inbound component first. Yes, we see a greater shift to the motor carrier mode from rail. By 1989, with the completion of Autoplex at Oshawa, we anticipate 900 truckloads daily arriving at the Oshawa assembly plants.

• 1820

In terms of finished product, I do not see a great shift to truck away unless we can come to terms with some of the labour difficulties we experience at the international boundary in getting the motor carrier truck directly into a U.S. dealer. Today, that is not possible.

Mr. Reid: Yes.

Mr. Benjamin: Can I have a supplementary? Your answer to Mr. Reid's question that you expected to see with this legislation an increase in your finished product and vehicle traffic in the United States; I am assuming you can make deals with the U.S. railroads.

Is it not the case . . . ? Because your plant is so close to the U.S. border, even if your carloads originated on a Canadian railway or if it goes a short distance at the compensatory rate, you already have the use of contracts under the Staggers Act

[Translation]

même occasion, plus concurrentiels et abaisser nos coûts de revient, ce qui devrait, je l'espère, rendre notre secteur plus compétitif, non seulement en Amérique du Nord, mais aussi vis-à-vis des entreprises situées outre-mer. La santé du secteur des transports n'en sera à notre avis que meilleure à mesure que nous passerons des contrats à long terme avec les entreprises. L'expérience nous a montré aux États-Unis qu'il en résultait une amélioration du système des transports, une amélioration du réseau, des transporteurs plus forts et en meilleure santé et une concurrence accrue.

M. Reid: Et avec raison; donc, vous prévoyez un abaissement des tarifs?

M. Benjamin: Je vous souhaite bien de la chance.

M. Wilcox: Si nous sommes en mesure de passer des contrats confidentiels avec les sociétés de transport par chemin de fer aux États-Unis et faire acheminer nos pièces et nos véhicules finis par l'intermédiaire d'un contrat de transport à long terme, oui, nous entrevoyons la possibilité de bénéficier de tarifs plus concurrentiels.

M. Reid: Je me préoccupe de votre étude sur les systèmes de transport, sur ses méthodes et sur la législation. Est-ce que vous-même ou un autre membre de votre groupe entrevoit un changement de mode de transport en faveur du chemin de fer à partir des usines de produits finis installées ici au Canada et à destination des marchés de distribution situés aux États-Unis, ou allez-vous continuer à transporter ces produits finis par camion? Quel sera l'effet de la législation en ce qui a trait au changement de mode de transport?

M. Wilcox: Parlons tout d'abord de l'acheminement des pièces à l'entrée. Oui, nous prévoyons un déplacement du trafic en faveur de la route et au détriment du chemin de fer. En 1989, avec la construction de l'Autoplex à Oshawa, nous prévoyons que 900 chargements arriveront chaque jour par camion dans les usines de montage d'Oshawa.

Du point de vue des produits finis, je n'entrevois pas de grand changement en faveur des expéditions par camion à moins que nous parvenions à régler certaines difficultés de main-d'oeuvre que nous éprouvons à l'heure actuelle à la frontière internationale qui nous empêche à l'heure actuelle d'expédier directement les produits par camion jusqu'aux concessionnaires des États-Unis. Aujourd'hui, ce n'est pas possible.

M. Reid: Bien.

M. Benjamin: Puis-je poser une question supplémentaire? Vous répondez à M. Reid que vous vous attendez à ce que cette législation entraîne une augmentation des transports de produits finis et de véhicules que vous acheminez aux États-Unis; je suppose que vous pouvez passer des ententes avec les sociétés de chemin de fer des États-Unis.

N'est-il pas vrai . . . ? Parce que votre usine est si proche de la frontière des États-Unis que même si vos wagons étaient chargés à l'origine par une société de chemins de fer canadienne et s'ils étaient acheminés sur une courte distance aux

[Texte]

in Chapter 11, etc. in the U.S. You have already had that for several years, so would it not be correct to say that as far as your trans-border traffic is concerned, there really will be very little impact? There may be with which mode you use or which company you use, but there will be very little impact in terms of your overall transportation costs, will there not?

Mr. Wilcox: How can I best answer that? With confidential contracts with Canadian roads which would permit the Canadian roads to sit down with the U.S. road and negotiate a confidential contract from the U.S. directly into our plants, then that would make, I believe, the Canadian rails more competitive and we would have to re-evaluate some of our heavy traffic lanes. With a more competitive rate, it is possible that would move from the truck mode to the rail mode.

Mr. Benjamin: And you might have to do some different routing.

Mr. Wilcox: Yes.

Mr. Benjamin: You might even switch railroads to the States.

Mr. Wilcox: I might point out here, for your information—you might find it helpful—we move finished product out of a number of plants into the Canadian market. In the mid-west U.S., particularly, we have historically brought that traffic by rail up to the international boundary, we have off-loaded it, loaded on Canadian rail equipment, and moved it to western Canada.

Because of Staggers, because of our ability to contract confidentially with U.S. roads, that traffic can now move directly into the western market at more competitive rates than bringing it into Canada. There is a loss of jobs to Canadians in that regard. If we could contract confidentially, we could reassess this and bring the product back into the Canadian system and move it within Canada.

The Chairman: That is a good point. Thank you, Mr. Benjamin, that is fine. I must say, Mr. Wilcox, that was interesting, because I thought Mr. Reid was getting close to something. I thought he was talking about the bills and the potential shift—not between modes so much, but between a Canadian rail carrier and an American rail carrier. I thought that was the drift of one of his questions.

My question to you, which you have answered already, is in your experience and the experience of the other gentlemen in

[Traduction]

tarifs compensatoires, vous pourriez d'or et déjà utiliser des contrats en vertu des dispositions de la *Staggers Act* au chapitre 11, etc. des États-Unis. Vous en bénéficiez déjà depuis plusieurs années et ne serait-il donc pas plus exact de dire qu'il y aura finalement très peu de changement en ce qui a trait à votre trafic à travers la frontière? Il se peut que le mode de transport ou que la compagnie utilisée change, mais il n'y aura pratiquement pas de changement au niveau de l'ensemble de vos frais de transport, ais-je raison?

M. Wilcox: Comment m'expliquer? Grâce aux contrats confidentiels passés avec les compagnies de chemin de fer canadiennes, qui leur permettront de s'asseoir autour d'une même table avec leurs homologues des États-Unis et négocier des contrats de transport confidentiels directement des États-Unis jusqu'à nos usines il s'en suivra, à mon avis, une plus grande compétitivité des sociétés de transport par chemin de fer canadiennes et il nous faudra revoir un certain nombre de nos grands courants de transport. Avec un tarif plus concurrentiel, il est possible que nous passions du mode de transport par camion au mode de transport par chemin de fer.

M. Benjamin: Et vous pourriez aussi changer certains trajets.

M. Wilcox: En effet.

M. Benjamin: Vous pourriez aussi changer le trajet sur les lignes de chemin de fer en faveur des États-Unis.

M. Wilcox: J'aimerais préciser ici à votre intention, je pense que ça vous sera utile, que nous acheminons des produits finis en provenance d'un certain nombre d'usines jusqu'au marché canadien. Ainsi par exemple, dans la région du mi-ouest des États-Unis, nous acheminons traditionnellement nos produits par chemin de fer jusqu'à la frontière internationale, nous les déchargeons pour les remettre sur du matériel canadien et nous les acheminons par chemin de fer jusque dans l'ouest du Canada.

Grâce à la Loi Staggers, parce que nous sommes en mesure de passer des contrats confidentiels avec les sociétés de transport par chemin de fer aux États-Unis, ces produits peuvent désormais être expédiés directement dans l'Ouest à des tarifs plus concurrentiels que s'il fallait les faire passer par le Canada. Les Canadiens perdent des emplois dans cette affaire. Si nous étions autorisés à passer des contrats confidentiels, nous pourrions réévaluer notre procédure et ramener nos produits sur le réseau canadien pour les acheminer à l'intérieur du Canada.

Le président: C'est un argument intéressant. C'est bien, monsieur Benjamin, je vous remercie. Je dois dire, monsieur Wilcox, que l'échange de vue était intéressant et j'ai cru un instant que M. Reid était au coeur du problème. J'ai cru qu'il était en train de nous parler des projets de loi et des déplacements de marché potentiel, non pas tant entre les différents modes qu'entre un transporteur par chemin de fer canadien et un transporteur par chemin de fer aux États-Unis. J'ai pensé que c'était à cela qu'il voulait en venir avec l'une de ces questions.

La question que je voulais vous poser, et à laquelle vous avez déjà répondu, revenait à vous demander à vous-mêmes et aux

[Text]

the association, what occurred to you in your business when Staggers came into the States? I gather you have sort of answered there. There was some loss of business to the American carriers. Is this correct?

Mr. Reid: Loss to Canadian carriers.

The Chairman: Loss to Canadian business.

Mr. Wilcox: Loss to the Canadian carriers, yes.

The Chairman: Loss of Canadian business to the American carrier.

Mr. Wilcox: That is correct.

The Chairman: And your answer to Mr. Benjamin in the sort of a supplementary was that with these provisions in the Canadian scene, there is the opportunity, potentially, for the Canadian carrier to get that back.

Mr. Wilcox: I believe that to be correct, yes.

The Chairman: The only other question—and I do not know whether it was Mr. Brogan or Mr. Wilcox—when you mentioned about taking your finished product into the States by rail, was that on one of the Canadians into the heartland of the United States? How did it get there?

Mr. Wilcox: Well, it moves on a Canadian line out of Canada and then it is interlined with the U.S. roads, depending on the route, depending on the destination.

The Chairman: No, but there are Canadian roads down there, owned by the Canadian railways, even though they have different names.

Mr. Wilcox: Oh, yes. We deal with the Grand Trunk and the Sioux Line and the Milwaukee Roads, yes.

The Chairman: Gentlemen, Mr. Nantais, I want to thank you very much for coming and being patient and sitting here and certainly contributing your very interesting and very practical experience in such an important segment of the economy as to how it applies to the transportation modes. I think it has been most helpful and thank you very much, gentlemen, for taking the time and trouble to come.

• 1825

With that, we have concluded Wednesday, March 25. We meet tomorrow with Ms Shirley Carr at 11 a.m. in Room 308, so I hope we are all on time. The meeting is adjourned.

[Translation]

autres responsables de l'Association, ce qui arrivait à vos entreprises lorsque la Loi Staggers était entrée en vigueur aux États-Unis? Je suppose que vous avez d'ores et déjà répondu plus ou moins à la question. Vous avez subi des pertes vis-à-vis des transporteurs américains. Est-ce exact?

M. Reid: Des pertes pour les transporteurs canadiens.

Le président: Des pertes pour l'entreprise canadienne.

M. Wilcox: Des pertes pour les transporteurs canadiens, en effet.

Le président: Des pertes subies par l'entreprise canadienne vis-à-vis des transporteurs américains.

M. Wilcox: C'est bien cela.

Le président: Et en répondant à la question supplémentaire de M. Benjamin, vous avez déclaré que si l'on adopte les mêmes dispositions au Canada, les transporteurs canadiens auront la possibilité de retrouver leur part de marché.

M. Wilcox: Oui, c'est ce que je pense.

Le président: Je voudrais poser une dernière question, je ne sais plus si c'est à M. Brogan ou à M. Wilcox que vous avez répondu que vous acheminez vos produits finis aux États-Unis par chemin de fer jusqu'au coeur des États-Unis par l'intermédiaire des installations de l'une des sociétés canadiennes de transport par chemin de fer. Comment faites-vous pour les acheminer jusque-là?

M. Wilcox: On les expédie au Canada par l'intermédiaire d'une société canadienne de chemin de fer et, à la frontière, il y a un raccordement avec les lignes des États-Unis selon le type de trajet et selon la destination.

Le président: Non, ce que je veux savoir, c'est s'il existe des lignes canadiennes au-delà de la frontière, possédées par des compagnies canadiennes, même si elles portent un nom différent.

M. Wilcox: Bien sûr. Nous traitons avec le grand tronc, la ligne Sioux et les lignes de Milwaukee, oui.

Le président: Messieurs, monsieur Nantais, je voudrais vous remercier d'avoir pris la patience de comparaître devant ce Comité et de nous faire profiter de votre grande expérience pratique qui nous est particulièrement utile dans un secteur aussi important de l'économie que celui des transports. Je pense que cette rencontre a été particulièrement utile et je vous remercie de tout coeur, messieurs, d'avoir pris le temps et la peine de venir parmi nous.

Voici qui met un terme à la journée du mercredi 25 mars. Nous reprendrons demain avec le témoignage de M^{me} Shirley Carr à 11 heures dans la salle 308 et j'espère que nous serons tous à l'heure. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Trucking Association:

A.K. MacLaren, Vice-President, Government Relations;

William MacKinnon, President of MacKinnon Transport Ltd.;

Dennis Vincent, Director of Regulatory Affairs, Trimac Transportation Systems, and Second Vice-President;

L.P. Tardif, General Manager.

From the Department of Consumer and Corporate Affairs, Bureau of Competition Policy:

Calvin S. Goldman, Director of Investigation and Research;

Howard I. Wetston, Deputy Director;

Harry S. Chandler, Acting Director, Regulated Sector Branch.

From the Motor Vehicle Manufacturers Association:

Mark A. Nantais, Manager, Committees;

Rod Wilcox;

Carl Brogan;

Carl Phillips, Chairman, Transportation Committee.

TÉMOINS

De l'Association canadienne du camionnage:

A.K. MacLaren, vice-président, Relations gouvernementales;

William MacKinnon, président de *MacKinnon Transport Ltd.*;

Dennis Vincent, directeur des affaires relatives aux règlements, *Trimac Transportation Systems*, et deuxième vice-président.

L.P. Tardif, directeur général.

Du ministère de la Consommation et des Corporations—Bureau de la politique de concurrence:

Calvin S. Goldman, directeur des enquêtes et des recherches;

Howard I. Wetston, directeur adjoint;

Harry S. Chandler, directeur intérimaire, direction des industries réglementées.

De la société des fabricants de véhicules à moteur:

Mark A. Nantais, directeur, Comités;

Rod Wilcox;

Carl Brogan;

Carl Phillips, président, Comité des transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Thursday, March 26, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le jeudi 26 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings

WITNESSES:

(See back cover)

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 26, 1987
(40)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:07 o'clock a.m. this day, in Room 308 W.B., the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Labour Congress: Nancy Riche, Executive Vice-President; Val Bougeois, General Vice-President of the International Association of Machinists, and Michael Lynk, Executive Assistant. *From Travacon Research Limited:* John F. Edsforth, President.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The representatives from the Canadian Labour Congress made a statement and answered questions.

John F. Edsforth made a statement and answered questions.

At 12:57 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING
(41)

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, in Room 308 W.B., the Vice-Chairman, Darryl Gray, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From Travacon Research Limited: John F. Edsforth, President. *From Peat, Marwick and Partners:* Frank E. Collins, Reese H. Taylor; Adil Cubukgil; Richard M. Soberman, and Frank J. Trotter.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 26 MARS 1987
(40)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 11 h 07, dans la pièce 308 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du Congrès du travail du Canada: Nancy Riche, vice-présidente exécutive; Val Bourgeois, vice-président général de l'Association internationale des machinistes, et Michael Lynk, adjoint exécutif. *De Travacon Research Limited:* John F. Edsforth, président.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales (*voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Les représentants du Congrès du travail du Canada font une déclaration et répondent aux questions.

John F. Edsforth fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 57, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(41)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 36, dans la pièce 308 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Darryl Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: De Travacon Research Limited: John F. Edsforth, président. *De la firme Peat, Marwick and Partners:* Frank E. Collins; Reese H. Taylor; Adil Cubukgil; Richard M. Soberman et Frank J. Trotter.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués

motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Questioning of John F. Edsforth resumed.

Frank E. Collins, from Peat, Marwick and Partners, made a statement and answered questions.

Reese Taylor made a statement and answered questions.

Adil Cubukgil and Richard Soberman made statements and answered questions.

Frank Trotter made a statement and answered questions.

At 7:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

par des entreprises extra-provinciales (*voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Le Comité reprend l'interrogatoire de John F. Edsforth.

Frank E. Collins, de la firme *Peat, Marwick and Partners* fait une déclaration et répond aux questions.

Reese Taylor, fait une déclaration et répond aux questions.

Adil Cubukgil et Richard Soberman font des déclarations et répondent aux questions.

Frank Trotter fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 02, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, March 26, 1987

• 1108

The Chairman: Order. Mr. Link and Ms Riche, welcome to the committee. We have your brief. I know you will want to go through it and highlight it or orally present it, and then we will throw it open to questions and answers.

Ms Nancy Riche (Executive Vice-President, Canadian Labour Congress): Thank you. I am the main spokesperson, and I am executive vice-president of the Canadian Labour Congress. With me are Michael Link, executive assistant to Jim Hunter, president of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport, and General Workers; and the president of the International Association of Machinists and Aerospace Workers in Canada, Val Bourgeois.

We have left the brief with the committee, but I would like to make an opening statement to the committee that may not necessarily be part of the brief.

You have now been to Vancouver, Edmonton, Regina, and Winnipeg. I think it is important to talk a little bit about process this morning. I am sure our concerns about the committee's work and the travel and the places they have travelled are well known to you. I want to speak to that a little as well this morning.

• 1110

I would normally at this point thank the Chair of this committee for giving us the chance to present our views on the proposed deregulation of the Canadian transport system. But although I appreciate your attention to the views of the Canadian Labour Congress, I really do not think it would be appropriate for me to thank you for the chance to appear here today. Rather, I should think the committee would thank us for applying enough pressure to ensure there was a further process of consultation before these two crucially important pieces of legislation went for clause-by-clause study.

It was pressure, we believe, from affiliates of the Canadian Labour Congress that has led to this round of public hearings. We are glad we were able to make this government live up to its promise of more consultation, if only in a very small way. But we are sorry that what passes for consultation is taking place in a hurry-up atmosphere. I know of at least one example where a member of the Brotherhood of Railway Carmen, which is affiliated to the congress, was forced to travel to Edmonton to give his evidence, because the committee's agenda was too full to hear his testimony in Vancouver. We do not call that consultation in any form.

I want to mention one instance of that lack of consultation which goes a long way to illustrate our point. Terry Clifford, who is one of the members of this committee, has been or will be hearing from the employees of Frederick Transport Ltd. in

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 26 mars 1987

Le président: La séance est ouverte. M. Link et M^{me} Riche, bienvenues. Nous avons reçu votre mémoire. Vous voudrez probablement nous lire ou nous en exposer les grandes lignes, après quoi nous pourrions vous poser certaines questions.

Mme Nancy Riche (vice-présidente exécutive, Congrès du travail du Canada): Merci. Je serai le porte-parole principal et je suis vice-présidente exécutive du Congrès du travail du Canada. Je suis accompagnée de Michael Link, adjoint exécutif de Jim Hunter, président de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; et le président de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada, Val Bourgeois.

Nous vous avons soumis un mémoire mais j'aimerais faire quelques observations qui n'ont pas nécessairement trait à ce mémoire.

Vous êtes maintenant allés à Vancouver, Edmonton, Régina et Winnipeg. Il me semble nécessaire de parler un peu ce matin de méthode. Je suis certaine que vous êtes au courant de ce que nous pensons du travail du comité, de ses déplacements et des villes dans lesquelles il a décidé de se rendre. J'aimerais vous dire quelques mots à ce sujet.

Normalement, je devrais probablement remercier le président du Comité de nous avoir donné l'occasion de venir exposer notre point de vue sur le projet de déréglementation des transports canadiens. Toutefois, bien que je vous salue gré de bien vouloir prêter attention au point de vue du Congrès du travail du Canada, je ne pense pas que je puisse vous remercier de cette occasion que vous nous donnez aujourd'hui de comparaître devant le Comité. C'est plutôt le Comité qui devrait nous remercier d'avoir exercé suffisamment de pression pour que ces consultations aient lieu avant que l'on ne passe à l'étude article par article de ces deux projets de loi extrêmement importants.

Ce sont les pressions exercées par les syndicats affiliés au Congrès du travail du Canada qui ont mené à cette série d'audiences publiques. Nous sommes ainsi heureux d'avoir obligé le gouvernement à respecter sa promesse en matière de consultation, même si c'est à très petite échelle. Toutefois, nous sommes désolés que ce que l'on appelle consultation se fasse ainsi de façon précipitée. Je puis vous citer au moins un exemple d'un membre de la Fraternité des cheminots Carmen, affiliée au Congrès, qui a été obligé d'aller jusqu'à Edmonton pour aller témoigner parce que l'ordre du jour du Comité était trop chargé à Vancouver. Nous estimons que ce n'est pas là de la consultation.

Je signalerais un cas d'absence de consultation qui illustre bien ce que nous avons à dire à ce sujet. Terry Clifford, un des membres de ce Comité, a reçu ou recevra les employés de *Frederick Transport Ltd.* à Chatham en Ontario. Cette

[Text]

Chatham, Ontario. The company, which is located near Mr. Clifford's constituency, is closing down, putting 71 people out of work, because, it says, it cannot survive; it cannot survive in a deregulated environment. These employees want to know why this committee is not holding public hearings in southern Ontario so they would have a chance to present their views. These are people for whom deregulation is much more than an abstraction of a private enterprise philosophy. These are 71 flesh and blood Canadians who are going to lose their jobs as a result of this government's legislation. They deserve to be heard, and so do the thousands of other Canadians who will be affected by these bills.

I would like to note, as we table our brief, that the last time such a major revision of laws governing our transportation system was made there was an in-depth study done through a royal commission. Transportation, we believe, and I am sure you do too, is vital to our nationhood. We call upon the government, through this committee, to appoint a royal commission to investigate the entire operations of the transport system before the drastic changes recommended in the legislation are passed into law.

Before closing, I would like to emphasize that we in the labour movement are not opposed to changing the regulations which govern the transportation system in our country. We recognize that we live in a time of change. Canada's transportation system is vital to our economic health. We believe that government has a vital role to play in regulating that system and ensuring its health. As we say, good rules make good sense.

As I said, you have our brief, you have heard our opening remarks, and we are prepared to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you, Ms Riche, for those remarks. Your brief is here, and members have it. I will throw it open to questions before the Chair says anything, if the Chair does say anything.

You have registered and repeated the concerns of many witnesses we have heard from across the country about how abbreviated the time and places are the committee has allowed for, and I understand those comments. There are obviously different points of view. And there were some compromises to even get on the road, but we will come to that later.

I will throw it open to questions. Since you mention Mr. Clifford, I am going to go to Mr. Clifford first.

Mr. Clifford: Thank you very much, Mr. Chairman. My office has heard about the information bulletin we received in Ottawa today with regard to the Frederick Transport workers in Chatham. I have informed my London office that they are to welcome them to my constituency office in London—Middlesex and explain to them that I think it is unfortunate we could not be in southwestern Ontario with these hearings.

[Translation]

compagnie qui est installée dans la circonscription de M. Clifford doit fermer ses portes et mettre 71 personnes à pied parce que, dit-elle, elle ne peut survivre; elle ne peut survivre à la déréglementation. Ces employés veulent donc savoir pourquoi le Comité n'a pas prévu d'audiences publiques dans le sud de l'Ontario afin qu'ils puissent venir présenter leur point de vue. Ce sont des gens pour qui la déréglementation représente beaucoup plus qu'une abstraction des principes d'entreprises privées. Il s'agit de 71 Canadiens en chair et en os qui vont perdre leur emploi du fait des mesures législatives prises par le gouvernement. Ils méritent d'être entendus tout comme les milliers d'autres Canadiens qui seront touchés par ces projets de loi.

Je vous signalerai que la dernière fois qu'une pareille révision de la législation régissant nos transports a eu lieu, une commission royale d'enquête avait effectué une étude approfondie de la question. Nous estimons, et je suis convaincue que vous en conviendrez, que les transports sont tout à fait vitaux pour notre nation. Nous demandons ainsi au gouvernement, par l'intermédiaire de votre comité, de charger une commission royale d'enquêter sur l'ensemble des opérations de transport avant de recommander des modifications radicales à la loi.

Avant d'en finir, j'insiste sur le fait que le mouvement syndical n'est pas opposé aux changements de la réglementation gouvernant les transports au Canada. Nous reconnaissons que nous vivons dans un monde qui évolue. Le système de transport canadien est vital pour notre économie. Nous estimons que le gouvernement a également un rôle vital à jouer dans la réglementation de ce système afin qu'il demeure viable. Nous l'avons souvent dit, les bonnes règles ont du bon sens!

Vous avez donc notre mémoire, vous avez entendu les observations que nous voulions faire pour commencer et nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Riche. Nous avons en effet votre mémoire et les membres du Comité l'ont reçu. Je vais donc ouvrir la période de questions avant de dire quoi que ce soit, si encore je veux dire quoi que ce soit.

Vous avez en effet déclaré comme beaucoup d'autres témoins dans tout le pays que vous n'étiez pas satisfaits des délais de consultation et des villes dans lesquelles s'est rendu le Comité. Je comprends votre déception. Les points de vue peuvent évidemment diverger. Nous avons dû parvenir à certains compromis, ne serait-ce que pour quitter Ottawa et nous pourrions d'ailleurs y revenir plus tard.

Pour le moment, passons aux questions. Étant donné que vous avez mentionné M. Clifford, je vais commencer par lui.

M. Clifford: Merci beaucoup, monsieur le président. Mon bureau a en effet entendu parler du bulletin d'information que nous avons reçu aujourd'hui à Ottawa à propos des travailleurs de *Frederick Transport* à Chatham. J'ai demandé à mon bureau de London de les inviter à mon bureau de circonscription de London—Middlesex afin de leur expliquer qu'il est à mon avis dommage en effet que nous ne puissions tenir des audiences dans le sud-ouest de l'Ontario.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Several people from southwestern Ontario had to come here to Ottawa to give evidence, and I believe one of them went out to Edmonton to give evidence. We were only allowed so many days travel and we had a whole country to cover. I will make every endeavour in the future to have this committee be represented in southwestern Ontario and indeed northern Ontario, because I think our province, with over nine million people, should see more of the federal government's committees. I am committed to making every effort to make sure the one I am on gets to those different places.

Ms Riche: Have you advised them of any financial assistance so that those people could come to you here in Ottawa or in Montreal next week?

Mr. Clifford: I just found this out this morning. I am going to talk to the chairman to see—the Chair is listening to this, I would trust—whether it is possible. I do not know if the agenda is full in Montreal, but I was going to ask him this morning if there is any place open so that we could see if it would be possible.

The Chairman: Well, we certainly will consider that. Everything is tight, but we knew it would be tight. Perhaps we can extend some time here, but we can talk about that later. Is that fine for you at the moment, Mr. Clifford?

Mr. Clifford: Yes, it is.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Ms Riche and gentlemen, thank you for appearing. I have not had a chance to read all of your brief, but I am aware of your efforts on this legislation. I for one appreciate it, and many other MPs do as well.

I want to say at the outset, Mr. Chairman, through you to the witnesses, that the matter of hearings was thoroughly canvassed in this committee—at steering committee meetings and the whole committee—several times, so I hope you will not be too harsh on all the individual members of the committee. I think most, if not all, members wanted to have another week or two of travel so that we could go to more places. I think this was entirely a decision of the government. I do not believe they wanted us to travel at all.

I have had about a dozen letters from places like St. Thomas and St. Catharines and Chatham and Windsor in the past week, asking that we come to southern Ontario. I want to say also that many of us felt that we should do at least one or two locations in northern Ontario, northern Quebec, northern Manitoba, Saskatchewan, Alberta, British Columbia, Yellowknife, Whitehorse. We are not doing any of those. And we have left out the village of Toronto. We are only holding eight days of hearings.

I was hoping that the committee might decide next week, on Friday, to sit Friday afternoon instead of just until noon and maybe we could hear three or four more witnesses. That is

Plusieurs personnes du sud-ouest de l'Ontario ont dû venir ici à Ottawa pour témoigner, et je crois qu'il y a en effet quelqu'un qui est allé jusqu'à Edmonton. On ne nous a autorisé à voyager que quelques jours alors que nous avons tout un pays à couvrir. Je ferai tout ce que je pourrai pour que ce Comité soit représenté dans le sud-ouest de l'Ontario ainsi d'ailleurs que dans le nord, car j'estime que notre province, qui compte plus de neuf millions d'habitants, devrait davantage recevoir la visite de comités fédéraux. Je ferai tout en mon pouvoir pour que les comités dont je fais partie aillent dans ces régions.

Mme Riche: Avez-vous indiqué que vous pouviez apporter une assistance financière aux personnes qui voudraient venir témoigner ici à Ottawa ou à Montréal la semaine prochaine?

M. Clifford: Je n'ai appris la chose que ce matin. Je vais en parler au président—je suppose qu'il écoute—et lui demander si c'est possible. Je ne sais pas si notre programme est déjà complet à Montréal mais je vais lui demander s'il est possible de les recevoir.

Le président: Évidemment, nous l'envisagerons. Le programme est très serré mais nous le savons dès le départ. Peut-être pourrions-nous trouver le temps de les entendre ici et, en tout cas, nous en reparlerons. Cela vous convient-il, pour le moment, monsieur Clifford?

M. Clifford: Oui, très bien.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Madame Riche et messieurs, merci d'être venus. Je n'ai pas eu le temps de lire tout votre mémoire mais je suis au courant des efforts que vous avez déployés à propos de ces projets de loi. Je vous en suis très reconnaissant et je sais que beaucoup d'autres députés partagent mon sentiment.

Je vous signale tout de suite que la question des audiences a fait l'objet de longs débats au sein de notre Comité—qu'il s'agisse des réunions du Comité directeur ou de l'ensemble du Comité—et qu'ainsi j'espère que vous ne serez pas trop sévères pour les différents membres du Comité. Pour la plupart, sinon pour tous, ils auraient préféré avoir une semaine ou deux de plus pour voyager afin de pouvoir aller ailleurs. La décision a été prise par le gouvernement qui ne voulait d'ailleurs pas que nous voyagions du tout.

J'ai reçu environ une douzaine de lettres de villes comme St. Thomas, St. Catharines et Chatham ainsi que Windsor au cours de la semaine passée, demandant que nous allions dans le sud de l'Ontario. Je dois également vous dire que nombre d'entre nous estimions que nous devrions au moins aller à un ou deux endroits dans le nord de l'Ontario, dans le nord du Québec, dans le nord du Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta, en Colombie-Britannique, à Yellowknife, à Whitehorse. Or nous n'allons pas du tout dans le nord. Et nous avons même laissé de côté le village de Toronto. Nous n'avons que huit journées d'audiences.

Je me demandais si le Comité n'accepterait pas, la semaine prochaine, le vendredi, de siéger également l'après-midi plutôt que de terminer à midi afin que nous puissions entendre trois

[Text]

something we will discuss in the committee and maybe we can get a few more in that way.

We are under a deadline to report the bill back by its closure on committee, in effect, by April 15 with any amendments that the committee approves. So that is what we are faced with. We are stuck with the bill and what we are faced with is trying to make a bad bill less bad.

I know you feel, and so do a number of other people, that we should go back to the drawing boards and go into this in much more depth. The U.S. Congress, for example, took two years before they even drafted legislation, and even then in a lot of ways they blew it. I would like to know from you, in a general way or specifically, of ways in which you think the bill should be amended—because that is what we are limited to—to decrease the terrible risks the country faces in transportation, all modes. So if you have any suggestions I would appreciate them, and I am sure all committee members would appreciate having them.

Ms Riche: Of course, as you stated, you know our position, that we would dump Bill C-18 and Bill C-19 in the garbage and start again from square one on the royal commission.

• 1120

Before I get into it, I just want to make a point on this travel and on the fact there are a number of Canadians and a number of municipalities. We are not talking only of the trade union movement. We are not talking only of labour councils or federations of labour.

My question is what is going on with the Senate now and with the drug patent bill? The issue is that if there is a problem in the Senate, the problem is that the committee refused to hear as many witnesses as had wanted to come there. So you obviously know where our next lobbying step is going to be. We feel this committee... since Les Benjamin tells me it is not your fault I am going to accept it as gospel. So I am going to blame it on the government.

Obviously our next step is going to be... If this committee has not heard the witnesses, if they want to hear them, we want the Senate saying exactly the same thing about this committee. As I have said, a number of municipalities, particularly in British Columbia... We estimate that 6,000 tear-off cards came in to either you, John Crosbie, or the Prime Minister asking for various spots in B.C., and it has not happened. I am merely saying this to you so that it is on your record and so that you can go further with it. I want you to know it.

To answer Les's question directly, I am sure you have seen that the CLC has prepared what we call "good rules make good sense" and our alternatives to the current regulation. We have five goals, and they are not terribly unlike the statements of purpose in clause 3 of Bill C-18. We just believe there is a

[Translation]

ou quatre témoins de plus. C'est une chose dont nous devons discuter.

Nous devons faire rapport du projet de loi d'ici au 15 avril en présentant les amendements qui auront été adoptés par le Comité. Voilà donc la situation. Nous avons le projet de loi entre les mains et nous devons essayer de rendre moins mauvais un mauvais projet de loi.

Je sais que vous estimez, comme un certain nombre d'autres personnes, qu'il serait préférable de repartir à zéro et de tout étudier de façon beaucoup plus approfondie. Le Congrès américain, par exemple, a pris deux ans avant de rédiger un projet de loi et, malgré cela, il a commis bien des erreurs. J'aimerais ainsi que vous me disiez, de façon générale ou plus spécifique, comment vous pensez que l'on pourrait modifier le projet de loi—étant donné que c'est tout ce que nous sommes en mesure de faire—afin de diminuer les risques terribles qu'il va présenter pour tous les modes de transport au Canada. Si vous avez des suggestions, je vous en serais très reconnaissant et je suis certain que tous les membres du Comité aimeraient en prendre connaissance.

Mme Riche: Évidemment, comme vous l'avez dit, nous estimons que les projets de loi C-18 et C-19 devraient être mis à la poubelle afin de repartir à zéro en confiant la question à une commission royale d'enquête.

Avant cela, je voudrais simplement dire une chose à propos de ce voyage et du fait qu'il y a beaucoup de Canadiens et de municipalités. Nous ne parlons pas simplement du mouvement syndical. Nous ne parlons pas simplement des conseils syndicaux ni des fédérations de syndicats.

Ce que j'aimerais savoir c'est ce qui se passe au Sénat à propos du projet de loi sur les brevets? S'il y a un problème au Sénat, c'est parce que le Comité a refusé d'entendre tous les témoins qui auraient voulu comparaître. Vous comprenez donc où nous allons maintenant porter notre effort. Les Benjamin dit que ce n'est pas de votre faute, et je dois donc considérer cela comme parole d'Évangile mais, du coup, c'est le gouvernement que je blâmerais.

Il est certain que la prochaine étape, pour nous, va être... Si le Comité n'a pas entendu suffisamment de témoins, nous voulons que le Sénat fasse exactement la même chose pour ces projets de loi. Beaucoup de municipalités, en particulier en Colombie-Britannique... Nous estimons à 6,000 le nombre de cartes-réponses qui vous ont été envoyées, soit directement à vous, soit à John Crosbie ou encore au Premier ministre pour demander d'être entendus en Colombie-Britannique. Or ils n'ont pu l'être. Si je vous dis cela, c'est pour que ce soit consigné au procès-verbal et que vous puissiez l'utiliser. Je veux que vous sachiez ce qu'il en est.

Maintenant, en réponse à la question de M. Benjamin, je suis sûr que vous avez vu que le CTC a préparé ce que nous appelons «les bonnes règles ont du bon sens» et ce que nous proposons à la place de la réglementation actuelle. Nous avons cinq objectifs qui ne sont pas tellement différents de ceux qui sont énoncés à l'article 3 du projet de loi C-18. Nous estimons

[Texte]

different way of following through on the goals, I expect. Those goals are:

(1) A transportation policy must promote economic development in all parts of the country. Heaven help us in Newfoundland if we get deregulated. We have no economic development there now; we will be finished. You might as well sink us.

(2) Strong links must be maintained within and between all regions, not between major centres only.

(3) Ensure fair treatment for all users, large, small, rich and poor.

(4) Maintain the highest possible safety standards.

(5) Foster a strong and stable Canadian industry and protect the Canadian industry from unfair predatory practices by foreign companies.

It is a general statement of goals. As I say, it is not dissimilar to your own statement of purposes. The main components of this strategy should be public ownership and management of basic infrastructure, including roads, ports, airports, and traffic control, as well as key carriers in each of the transport modes to provide a direct means for meeting public goals.

As for regulatory direction of quasi-public and private sector carriers, a national transportation agency should administer regulations in air, rail and interprovincial trucking and bus. The agency should be composed of members representing regional, consumer, labour, and industry interests. Its proceedings must be open and flexible so that ordinary Canadians can comfortably present their views.

I am just doing this very quickly, and we have included them in our brief as well.

At one time the Progressive Conservatives were using the word "re-regulation". It is not a bad term, but it is not what we are seeing before us today, which we believe is deregulation. It is merely an ideology presented in an economic or some other kind of way. We believe the thrust of the government, believing less government is better government, is to send it all into the private sector.

Mr. M. Link (Representative, Canadian Labour Congress): I would just add a few remarks to answer Mr. Benjamin's question. I think the thrust of the bill is to weaken the controls over market entry and exit, but we want to maintain those controls over market entry and exit.

Secondly, where the act would want to dismantle many of the powers of the CTC and replace it with a national transportation agency, we would want to see the CTC remain much as it is now with its regulatory powers over transportation.

Thirdly, where Bill C-18 and Bill C-19 would relax or remove controls altogether over the setting of tariffs and the

[Traduction]

simplement que ces objectifs peuvent être atteints différemment. Les voici:

(1) Une politique des transports doit promouvoir le développement économique de toutes les régions du pays. Que Dieu nous aide à Terre-Neuve si on procède à la déréglementation. Il n'y a pas actuellement d'expansion économique dans cette province et il ne nous resterait plus rien. Autant nous couler.

(2) Des liens solides doivent être établis dans et entre toutes les régions, et non pas seulement entre les grands centres.

(3) Tous les usagers, grands et petits, riches et pauvres, doivent être traités équitablement.

(4) Les normes de sécurité les plus strictes possible doivent être respectées.

(5) L'industrie canadienne doit être consolidée et assurée d'une certaine stabilité tout en étant protégée contre les pratiques malhonnêtes des compagnies étrangères.

Voilà pour l'énoncé général de nos objectifs. Je répète qu'il n'est pas tellement différent du vôtre. Les principaux éléments de cette stratégie devraient être la propriété et la gestion publique d'une infrastructure de base, notamment des routes, des ports, des aéroports et du contrôle du trafic, ainsi que des principaux transporteurs dans chacun des modes de transport afin d'avoir directement le moyen d'atteindre des objectifs publics.

Quant à la réglementation des transports parapublics et privés, une agence nationale des transports devrait veiller à la réglementation des transports aériens, ferroviaires et routiers interprovinciaux. Cette agence serait composée de représentants des régions, des consommateurs, des syndicats et de l'industrie. Ces délibérations doivent être publiques et présenter suffisamment de souplesse pour que les Canadiens ordinaires puissent se sentir à l'aise en présentant leur point de vue.

Je vais vite et cela se trouve d'ailleurs également dans notre mémoire.

A un moment, les Progressistes conservateurs parlaient de «re-réglementation». Le terme n'est pas mal choisi mais ce n'est pas ce que l'on nous présente ici puisqu'il s'agit, à notre avis, de déréglementation. C'est purement et simplement une idéologie qui est présentée dans des termes économiques ou autres. Nous estimons que le point de vue du gouvernement selon lequel moins il intervient, mieux c'est, consiste à tout mettre entre les mains du secteur privé.

M. M. Link (représentant, Congrès du travail du Canada): Je ferai simplement quelques observations en réponse à la question de M. Benjamin. L'objet du projet de loi est à mon avis d'affaiblir les contrôles sur le marché, à l'entrée et à la sortie, alors que, pour notre part, nous voulons les maintenir.

Deuxièmement, là où la loi vise à retirer à la CCT nombre de ces pouvoirs en la remplaçant par une agence nationale, nous préférierions que la Commission demeure essentiellement telle qu'elle est actuellement et continue de réglementer le secteur des transports.

Troisièmement, alors que les projets de loi C-18 et C-19 supprimeraient tous les contrôles sur l'établissement des tarifs

[Text]

setting of air fares, we would want to see the CTC maintain those controls over tariff setting and air fare setting.

Fourthly, which is almost entirely missing from this bill, we would want to see some form of enshrinement of the goals of employment and harmonious labour relations as a primary purpose of national transportation policy.

Mr. Benjamin: Yes, this is one area where we will see a lot of instability in employment. One of the things said to us by numerous witnesses is that in the United States there was an increase in jobs in the trucking, railroad, and airline industries. Even if it were true, and there are more flights, more trucks and more trains, they do not mention what kinds of jobs. They are at half or less than half the rates of pay; they have part-time jobs with no job security, no organization to fight for them or anything else. These people are in the tens of thousands, and this is what we are faced with. In many respects it has been going on over the last two or three years; it is just blatant union busting, period.

• 1125

Would you like to have in the legislation some provisions that would safeguard or provide maximum opportunity for viability for Canadian carriers, employment and reliable, stable movement for shippers and receivers? Would you like to have some provision in the legislation that would provide some protection for Canada, in which the Minister, the Governor in Council or the National Transportation Agency could say to the United States: you are doing this to us, we will do the same to you?

We have been told in the case of the trucking industry and the railways that U.S. carriers will have opportunities in Canada for access in Canada that Canadian carriers will not have in the United States. Do you think there should be some kind of provisions put in the legislation that provide for... even if it is a reverse reciprocity?

Mr. V. Bourgeois (General Vice-President, International Association of Machinists and Aerospace Workers): We definitely feel that there should be something in the legislation. As I mentioned when I appeared before you on behalf of the organization, at that time we felt the legislation as it is presently drafted would not prevent a U.S. carrier from coming in here and eventually taking over most of our carriers. It could only be perhaps over a five- or ten-year period. It definitely could do it. I think we should have at least the minimum kind of protection there is in the U.S.; in the U.S., a minimum of 25%, if I remember the figure, must be owned locally.

Mr. Benjamin: When you talk about the National Transportation Agency and that you prefer the CTC be retained, I have not been known for being a great defender and advocate of the position of the railways. For many years it seemed to be that the railroads almost always got their way, and shippers, receivers and the ordinary public got the least consideration. The CTC was slow to move, not very responsive, and I think this brought the CTC with all their capable people and everything else into some disrepute and distrust. I think even

[Translation]

douaniers et des tarifs aériens, nous souhaiterions que la Commission continue à les contrôler.

Quatrièmement, et c'est presque totalement absent du projet de loi, nous aimerions que les objectifs d'emploi et de relations syndicales patronales harmonieuses soient considérés comme une des premières fins de la politique nationale des transports.

M. Benjamin: Il est certain que cela provoquera beaucoup d'instabilité dans l'emploi. De nombreux témoins nous ont toutefois dit qu'aux États-Unis il y avait eu une augmentation du nombre d'emplois dans les secteurs du camionnage, des chemins de fer et de l'aviation. Même si c'était vrai et qu'il y avait davantage d'avions, de camions et de trains, on ne précise pas de quels emplois il s'agit. Les salaires sont la moitié ou moins de la moitié des salaires normaux; il s'agit d'emplois à temps partiel sans aucune sécurité, sans syndicat pour défendre les employés ni quoi que ce soit d'autre. Cela représente des dizaines de milliers de personnes et c'est ce qu'il faut attendre. À bien des égards, c'est déjà ce qui se produit depuis deux ou trois ans; il s'agit tout simplement de contourner les syndicats.

Souhaiteriez-vous que le projet de loi contienne certaines dispositions propres à offrir une certaine protection aux transporteurs canadiens, aux employés et de garantir aux expéditeurs et aux destinataires un transport stable et fiable? Aimerez-vous donc que la loi contienne certaines dispositions offrant certaines garanties au Canada, par lesquelles le ministre, le gouverneur en conseil ou l'agence nationale des transports pourrait déclarer aux États-Unis: si vous nous imposez cela, nous en ferons autant?

On nous a dit que pour le camionnage et pour les chemins de fer, les transporteurs américains auraient plus facilement accès au marché canadien que les transporteurs canadiens au marché américain. Estimez-vous que la loi devrait contenir certaines dispositions portant que... même s'il s'agit de réciprocité à l'envers?

M. V. Bourgeois (vice-président général, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Nous estimons en effet qu'il devrait y avoir quelque chose dans la loi. Comme je l'ai déjà dit lorsque j'ai comparu devant votre comité au nom de notre syndicat, nous estimons que le libellé actuel du projet de loi n'empêcherait pas un transporteur américain de venir prendre le contrôle de pratiquement tous nos transporteurs. Cela pourrait se faire en cinq à dix ans. C'est tout à fait possible. Il nous faudrait donc au moins le minimum de protection qui existe aux États-Unis; là-bas, si je ne m'abuse, un minimum de 25 p. 100 doit représenter des intérêts locaux.

M. Benjamin: Lorsque vous parlez de l'Agence nationale des transports et dites que vous préféreriez conserver la CCT, vous savez que je n'ai jamais beaucoup défendu la position des chemins de fer. Pendant des années, il a semblé que les chemins de fer faisaient pratiquement toujours ce qu'ils voulaient et que les expéditeurs, les destinataires et le public étaient pratiquement oubliés. La CCT était lente à réagir, ne réagissait d'ailleurs pas beaucoup et je crois que cela a nui à la réputation de la CCT et des personnes très capables qui y

[Texte]

the trade union movement had some bitter experiences in taking cases to the CTC, some of which are before us right now.

Do you not think having it streamlined, not necessarily much smaller but streamlined, so that it can act and respond more quickly, is one area where reform is needed?

Mr. Bourgeois: I have to agree with you. I do not know who to blame, but there is no doubt that what the present Minister of Transport has said is true. The Canadian Transport Commission in the railroad, independent of whatever sector you are looking at, had been very slow in coming up with their decision.

We have noticed recently that even though we have not yet abandoned the so-called bodies, they are acting in a manner that would appear to be in line with the proposed legislation, and I do not think this is fair. However, I have to agree that the commission, either of them—and I am talking particularly now of airlines and the railways—was very slow in giving decisions. I am sure there are people in the private sector who were getting very impatient with them. I have to agree. That is why we mentioned we feel it should be set up again and with the kind of people or representation that was mentioned by Nancy at the beginning.

• 1130

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. I cannot help but sit here, listen to what you are saying, and think about things that have happened. Mr. Bourgeois and I can have a great chat about this. I am almost offended. I do not know, but I think you are looking at trade unionism and your jobs at the expense of other Canadians.

You claim to represent 2 million people in this country, 140,000 in the transportation industry. You must represent people who belong to organizations that shippers employ, people employed in the resource industry. I met the guy from the Alberta Federation of Labour. They talked about the transportation side. When we are talking about the resource people in the industry, we know they are having a hard time competing on international markets.

At one time in Canada, we had a great thing. We had a monopoly in potash, in wheat, in all kinds of natural resources. Now we are competing with countries that unfortunately are doing it more efficiently than we are, shipping it more cheaply than we are. Those jobs in those industries are in jeopardy.

We heard from the shippers, particularly in western Canada, and we are going to hear from them in eastern Canada also. They are having trouble getting their goods to market at a competitive price. In spite of what you say, there are all kinds of provisions in this legislation to provide opportunities for competition. You are balking, not knowing whether they are going to be successful. We are supporting it hoping that it is going to be. I do not know what you are doing

[Traduction]

travaillent. Même le mouvement syndical a, si je ne m'abuse, eu certaines expériences assez amères avec la CCT pour certaines questions que l'on examine d'ailleurs actuellement.

Ne pensez-vous pas que dégraisser un tel organisme, sans forcément le rapetisser mais du moins le dégraisser, afin qu'il puisse agir et réagir plus rapidement, serait nécessaire?

M. Bourgeois: Je suis bien d'accord. Je ne sais qui blâmer mais il ne fait aucun doute que ce qu'a dit le ministre actuel des Transports est vrai. La Commission canadienne des transports, pour ce qui est des chemins de fer, quel que soit le secteur que l'on considère, s'est montrée très lente dans l'élaboration de ses décisions.

Nous avons remarqué récemment que bien que l'on n'ait pas encore abandonné ces personnes, elles agissent d'une façon qui semble correspondre à l'orientation donnée dans le projet de loi et je ne pense pas que ce soit bien. Toutefois, je dois convenir que la Commission, qu'il s'agisse des compagnies aériennes ou des chemins de fer, a toujours été très longue à rendre des décisions. Je suis sûr qu'il y a des gens dans le secteur privé que cela impatientait beaucoup. Je suis bien d'accord. C'est pourquoi nous avons dit que nous estimions qu'il faudrait la reconstituer avec le genre de représentants dont parlait Nancy au début.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. Quand je vous écoute, je ne peux m'empêcher de penser à certaines situations. M. Bourgeois et moi pourrions en parler longuement. Je suis presque choqué. J'ai en effet l'impression que vous considérez le syndicalisme et vos emplois sans vous occuper des autres Canadiens.

Vous prétendez représenter 2 millions de personnes au Canada, 140,000 dans le secteur des transports. Vous devez représenter des gens qui appartiennent à des syndicats qui travaillent pour des expéditeurs ou dans le secteur primaire. J'ai eu une entretien avec le responsable de la Fédération albertaine du travail. On parlait des transports. Lorsqu'on parle du secteur primaire, on sait qu'il a du mal à soutenir la concurrence sur les marchés internationaux.

A un moment, au Canada, nous avions quelque chose de très bien. Nous avions un monopole pour la potasse, le blé, toutes sortes de richesses naturelles. Maintenant, nous devons affronter la concurrence de pays qui, malheureusement, se montrent plus efficaces que nous, qui expédient leurs produits à meilleur marché que nous. Ces emplois dans ces différents secteurs se trouvent ainsi menacés.

Nous avons entendu des expéditeurs, particulièrement dans l'ouest du Canada, et nous allons aller également les entendre dans l'est du pays. Ils ont du mal à offrir leurs produits à des prix compétitifs. Malgré ce que vous pouvez dire, il y a toutes sortes de dispositions dans ce projet de loi qui favorisent la concurrence. Vous les refusez, ne sachant pas si cela va marcher ou non. Nous les appuyons au contraire dans l'espoir que cela marchera. Je ne sais pas ce que vous faites des autres

[Text]

with other people you are representing. I think it was Champion in Alberta which said they were looking at a \$285 million expansion, if they could be assured of getting their goods to market at a reasonable price.

We saw CP gouging some poor little shipper in western Canada of \$13,000 because they were not competitive. They were on a line served by only one railroad. You come here and talk about protecting jobs. Obviously you are only talking about the people who are most alert about this, your transportation people. Someone scared them to death about what has happened in the States, where the air industry is employing more people in 1985 than it was in 1978. The trucking industry is employing 300,000 more people than prior to deregulation. We know what happened with the railways. There is a serious problem and we are all concerned about it.

You are blocking it, catering to 140,000 of your members and obviously not looking at the members who are involved in the resource industry. Their jobs are in jeopardy, because if we do not ship those goods to market in Canada we do not get them to a market at a reasonable price. If you look at potash, rail costs have gone up and the world market price has gone down. If we cannot sell the commodity, we are not going to have people employed in those industries. If no one is employed in the potash or mining industries, there is no one employed to ship the product. How do you rationalize your position?

Ms Riche: I think we are all going to respond to you, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: I hope so.

Ms Riche: Let us talk about those jobs in the airline industry. First of all, I think you are quoting from a study that ended in December 1985. It has no statistics for 1986. In 1986, we believe a string of jobs were lost because of the mergers in the airline industry. Many of the 31,000 you are talking about are part-time jobs.

I have no intention of apologizing for looking after our members. I think it is wonderful that a Tory member looks at me and says the Canadian Labour Congress is here only because they are concerned about the jobs of 140,000 people in the trucking industry. I hope we bloody well are.

Mr. Cochrane: What about—

Ms Riche: Just a minute, you had your say. Constantly we get thrown back on it and get a little sensitive. We are damned well concerned about the jobs. It is what we are here to tell you about. If we are not concerned about the jobs, we had better not be the Canadian Labour Congress. I would hope it would be part of your job, particularly in the CN shops in Moncton. I am not apologizing one little bit.

[Translation]

personnes que vous représentez. Je crois que c'était Champion en Alberta qui a déclaré qu'ils envisageaient une expansion de 285 millions de dollars s'ils pouvaient être assurés d'un prix raisonnable pour le transport de leurs marchandises.

Nous avons vu CP extirper 13,000\$ à un pauvre petit expéditeur de l'ouest du Canada parce qu'il n'y avait pas de concurrence. Cette ligne n'était desservie que par une compagnie ferroviaire. Vous venez ici nous parler de protéger des emplois. De toute évidence, vous ne parlez que des gens qui sont le plus au courant, ceux du secteur des transports. Quelqu'un leur a fait peur en leur présentant la situation aux Etats-Unis d'une certaine façon alors que le secteur aérien y employait en 1985 plus de monde qu'en 1978. Le camionnage y emploie 300,000 personnes de plus qu'avant la déréglementation. Nous savons ce qu'il en est des chemins de fer. Le problème est sérieux et inquiète tout le monde.

Vous voulez bloquer le mouvement, vous vous occupez de 140,000 de vos membres en oubliant du même coup ceux qui travaillent dans le secteur primaire. Leurs emplois sont menacés parce que nous n'expédions pas ces produits sur les marchés canadiens ou autres à des prix raisonnables. Si vous considérez la potasse, le coût du transport ferroviaire a augmenté alors que le prix international a diminué. Si nous ne pouvons vendre ces marchandises, il n'y aura plus d'emplois dans ces secteurs. S'il n'y a plus personne dans les secteurs de la potasse ou des mines, il n'y aura plus d'emplois dans l'expédition de ces produits. Comment pouvez-vous ainsi justifier votre position?

Mme Riche: Monsieur Cochrane, je crois que nous sommes tous prêts à vous répondre.

M. Cochrane: Je l'espère bien.

Mme Riche: Parlons de ces emplois dans le secteur aérien. Tout d'abord, vous citez une étude qui ne va pas plus loin que décembre 1985. Elle n'a pas de statistiques pour 1986. Or, cette année-là, toute une série d'emplois ont été perdus suite au fusionnement survenu dans ce secteur. Nombre des 31,000 emplois dont vous parlez sont des emplois à temps partiel.

Je n'ai pas l'intention de m'excuser de m'occuper des syndiqués que je représente. Je trouve merveilleux qu'un député conservateur me déclare que le Congrès du travail du Canada n'est venu que pour déclarer qu'il s'inquiète du sort de 140,000 de ses membres dans le secteur du camionnage. Je l'espère bien.

M. Cochrane: Et...

Mme Riche: Une seconde, s'il vous plaît. Vous avez dit ce que vous aviez à dire. On nous renvoie toujours ce genre d'arguments et cela devient assez agaçant. Evidemment, nous nous inquiétons de ces emplois. C'est justement ce que nous sommes venus vous dire. Si nous ne nous inquiétons pas des emplois, autant ne pas voir de Congrès du travail du Canada. J'espère bien d'ailleurs que vous considérez que cela fait également partie de vos fonctions, surtout dans le cas des ateliers du CN de Moncton. Je ne me défends pas du tout de m'inquiéter des emplois de nos membres.

[Texte]

When you talk about the little company you are concerned about and big CP sucking them in, I just told you a story about Frederick Transport Ltd. They said they were going to have to go out of business because of deregulation. That is the little guy. So far nothing has happened with this government that leads me to believe you care one bit about the little guy or the little business. That is my own personal view. I would suggest it is the view of at least all but the 28%, which is where you are on the polls now. It would probably say exactly the same thing.

It is part of the role of the Canadian Labour Congress to do exactly what it is we are doing here today. You have your statistics on jobs in the United States; we have our statistics on jobs in the United States. Our statistics are showing major job loss. This is exactly why we are saying you need a royal commission. You are quoting your study, we will quote our study, and we can all go on *ad infinitum* quoting each other's studies.

• 1135

It is the same as technology. Is it good? Is it bad? We have gone through that for a number of years trying to reach a middle ground. We have not, because we have not done the definitive study. The definitive study has to be done here in Canada. All we can use now is the American experience. That is what you are using; that is what we are using. We are asking for the definitive study here in this country by means of a royal commission. We think it is absolutely vital, not only for the transport industry, if I might add, but yourselves politically.

Now Michael and Val would like to answer before you respond, I am sure.

Mr. Bourgeois: I would like to add that some of those people you speak of in the U.S. airlines... I know some of the members of the committee have heard me say this before, but you were not there, Mr. Cochrane. Over 50,000 of those people, you must not forget, were displaced and had to take jobs with a reduced salary and fewer benefits.

I might say also I was very glad to hear you are concerned about the railways. I am sure you are, being from a railway centre. I see in a report of a study done for Canadian National that they are looking at the possibility, between now and the beginning of the new century, of renting their equipment, of getting it repaired outside by contractors, which means... We are going through a hell of a thing in Moncton by the closure of that shop. We are going to see our shops in Montreal, in Winnipeg, in Edmonton—I am just talking about Canadian National now—our main shops in those areas being closed down.

I personally think, if I may just add, we are preparing Canadian National Railway to be sold to the private sector. After we get rid of those areas we feel are not bringing in the strong bucks, we are going to sell them to whoever will pick

[Traduction]

Lorsque vous parlez de la petite compagnie que la grosse société CP est en train de saigner, je vous rappelle ce que je disais à propos de *Frederick Transport Ltd.*. Cette société a déclaré qu'elle devrait fermer à cause de la déréglementation. C'est cela la petite société. Jusqu'ici, le gouvernement n'a rien fait qui me porte à croire que vous vous inquiétez un tant soit peu des petits ou des petites entreprises. C'est du moins, mon point de vue. C'est probablement également le point de vue de tous sauf peut-être les 28 p. 100 que vous donnent encore les sondages. C'est probablement exactement ce que l'on vous dirait.

Il entre dans le rôle du Congrès du travail du Canada de faire exactement ce que nous faisons ici aujourd'hui. Vous avez vos propres statistiques sur les emplois aux États-Unis; nous avons les nôtres. Nos statistiques indiquent une perte importante. C'est pourquoi nous disons que nous avons besoin d'une commission royale. Vous citez votre étude, nous citons la nôtre, et nous pouvons continuer ainsi indéfiniment à citer nos propres études.

C'est comme pour la technologie. Est-ce bon? Est-ce mauvais? Voilà des années que nous essayons de trouver le juste milieu. Nous n'avons pas réussi, car nous n'avons pas encore effectué l'étude qui ferait autorité. Cette étude doit être effectuée ici au Canada. Actuellement, nous pouvons seulement nous en remettre à l'expérience américaine. C'est ce que vous faites; c'est ce que nous faisons. Nous voulons qu'une étude décisive soit effectuée ici au Canada par une commission royale. Nous croyons que c'est absolument essentiel, non seulement pour le secteur des transports mais également pour vous, du point de vue politique.

Maintenant, je suis certain que Michael et Val aimeraient répondre.

M. Bourgeois: J'aimerais ajouter que certains des représentants des sociétés aériennes américaines dont vous avez parlé... Je sais que certains membres du Comité m'ont déjà entendu dire cela, mais vous n'étiez pas ici, monsieur Cochrane. Vous ne devez pas oublier que plus de 50,000 employés des sociétés aériennes américaines ont été déplacés et ont dû accepter des emplois moins bien rémunérés et comportant moins d'avantages sociaux.

J'ai été très heureux de vous entendre dire que vous étiez préoccupé au sujet des chemins de fer. Je suis certain que vous l'êtes, puisque vous êtes originaire d'un centre ferroviaire. J'ai lu dans le rapport d'une étude effectuée pour le CN qu'ils envisageaient la possibilité, d'ici le début du XXI^e siècle, de louer leur matériel, de le faire réparer à l'extérieur par des sous-traitants, ce qui veut dire... Nous avons énormément de problèmes à Moncton à cause de la fermeture de cet atelier. Nous allons assister à la fermeture de nos principaux ateliers à Montréal, à Winnipeg, à Edmonton, pour ne mentionner que ceux du Canadien National.

Personnellement, je pense que nous sommes en train de préparer la vente du CN au secteur privé. Une fois que nous nous serons débarrassés des secteurs qui ne sont pas assez rentables, nous les vendrons à ceux qui voudront bien les

[Text]

them up. Then when it is well established that Canadian National is making the strong dollar, we will sell it to the private sector. The same thing is going on at Algoma Central Railway right now. Here they want to slice off their railway operation and put it on their own, but keep all that nice property in the meantime. That was bought and built up through the railways.

Mr. Link: Just to add to some of the figures you have been citing, Mr. Cochrane, you mentioned the 31,500 figure from the UBC study, I gather. I have shown that study to airline union staff in the United States and they see the figure as being preposterous, that there has been that amount of increase in the seven years since deregulation, between 1978 and 1985. They cite figures of a dislocation somewhere in the range of 60,000 to 65,000 jobs that has occurred since deregulation in 1978. Even if we take that study as the very best and accept those figures as true, the bulk of that increase is in part-time jobs. They are low-paying, half-time jobs.

Also, that study stopped in December 1985. I can cite you a number of headlines I have seen through 1986 where there has been massive job loss in the airline industry in the United States. Today as we talk there are 6,000 TWA flight attendants who are still walking the streets after being locked out by their employer over deregulation-inspired concessions. United Airlines has just announced they are laying off 1,000 workers permanently from their headquarters and looking for more lay-offs from their unionized bargaining force. Eastern Airlines is now seeking a third round of 20% wage and benefit cuts and more lay-offs.

So 1986 has just been littered with mergers and buy-outs and employment lay-off and employment dislocation in the U.S. air industry. So even if that figure was correct as of December 1985, which I doubt, it is not true now.

In terms of the trucking figure you cited of 300,000 jobs being created, again, I find that figure highly suspect. The figures I have seen are that shortly after deregulation came in the trucking industry in 1980 in the United States, there was a rush of new owner-operators on the road. Within four years, of those 300,000 new owner-operators on the road, 200,000 have gone bankrupt. More recent figures I have seen are something to the effect that 1,500 trucking companies a year are going bankrupt in the United States.

The kind of huge employment rush and huge company rush that occurred after deregulation has all but evaporated, I think. There is no more freight to be carried around. There were so many more trucks looking for the scarce freight.

• 1140

Every statement I have seen by Canadian trucking officials, Canadian airline officials, and Canadian rail officials talks about the major area where they are going to be trying to save costs in their operating expenses, and it is going to come from

[Translation]

acheter. Ensuite, lorsqu'il sera bien établi que le Canadien National rapporte beaucoup d'argent, nous allons le vendre au secteur privé. C'est exactement ce qui se passe actuellement pour l'*Algoma Central Railway*. Ils veulent séparer leur exploitation ferroviaire du reste de la société, mais garder entre-temps tous les biens qui ont été achetés et accumulés par les chemins de fer.

M. Link: Monsieur Cochrane, le chiffre de 31,500 que vous avez cité provient, je crois, d'une étude effectuée par l'Université de Colombie-Britannique. J'ai montré cette étude au personnel syndiqué des compagnies d'aviation aux États-Unis, et ils considèrent ce chiffre comme étant ridicule, pour ce qui est de l'augmentation au cours des sept ans qui ont suivi la déréglementation, soit entre 1978 et 1985. Ils estiment que de 60,000 à 65,000 emplois ont été perdus depuis la déréglementation en 1978. Même si nous considérons cette étude comme étant juste et ces chiffres exacts, les emplois à temps partiel constituent la majeure partie de cette augmentation. Ce sont des emplois peu rémunérés, à mi-temps.

En outre, cette étude s'est terminée en décembre 1985. Je peux vous citer toute une série de titres que j'ai relevés dans les journaux en 1986 lorsqu'il y a eu une perte d'emplois massive dans le secteur aérien aux États-Unis. Aujourd'hui, pendant que nous parlons, il y a 6,000 agents de bord de la TWA qui sont privés de travail par le lock-out de leur employeur car ils n'ont pu s'entendre sur des concessions inspirées par la déréglementation. La *United Airlines* vient d'annoncer qu'elle allait licencier 1,000 travailleurs de son siège social et qu'elle envisageait d'autres mises à pied chez ses employés syndiqués. *Eastern Airlines* envisage maintenant pour la troisième fois des compressions de 20 p. 100 au niveau des salaires et des avantages ainsi que d'autres mises à pied.

Pour le secteur aérien des États-Unis, l'année 1986 a été caractérisée par des fusions, des désintéressements, des mises à pied et des pertes d'emplois. Par conséquent, même si ce chiffre était exact en décembre 1985, ce dont je doute fort, il ne l'est certainement plus.

Pour ce qui est du chiffre que vous avez cité concernant les 300,000 emplois qui auraient été créés dans le secteur du camionnage, encore une fois, je doute fort qu'il soit juste. Selon les chiffres que j'ai vus, peu après la déréglementation de l'industrie du camionnage en 1980 aux États-Unis, il y a eu une ruée de nouveaux propriétaires exploitants. En moins de quatre ans, 200,000 de ces 300,000 nouveaux propriétaires exploitants avaient fait faillite. Des statistiques plus récentes indiquent que 1,500 compagnies de camionnage par année font faillite aux États-Unis.

Je crois que la ruée qui s'est produite après la déréglementation est bien terminée. Il n'y a plus de marchandises à transporter. Il y avait tellement de nouveaux camions qui essayaient de trouver de rares marchandises à transporter.

Dans toutes les déclarations faites par les représentants canadiens du camionnage, du secteur aérien et du secteur ferroviaire, chaque fois qu'il est question de réduire les coûts d'exploitation, ils prévoient le faire en réduisant la main-

[Texte]

labour. They talk about high fuel costs, high equipment costs, high corporate costs, high tax costs for highways or airports. Those things are not flexible. They are not going to be getting savings from those. Where are they going to be getting savings from? They will get savings from labour and from cutting maintenance. But I can tell you that labour transport workers are not just another factor of production. You cannot put them into inventory storage and you cannot sell them at discount sales. I am sure you are particularly aware of the plight transport workers are facing today.

Mr. Cochrane: I do not think I got an answer to my question in all three of those. You are talking about 140,000 people. The other, whatever number—obviously many of them are involved in the resource industries. You must employ people or you must have members who are involved in the mining industry, people who are working at the potash plant in Sussex. Their jobs are in jeopardy if we cannot, as a country—we cannot operate our system, our wage scale, our benefits and our transportation industry in isolation of the real world.

In the early 1980s busloads of Canadians were going to the States to catch planes because of the cheap fares. We saw them going to Bangor from eastern Canada. People were taking their goods to the American side and then shipping them on the American railroads. No jobs for Canadians in that scenario. If we do not compete and we do not get our industry in tune to some of the realities that are out there, then what is going to happen to your members who are working for the mining or the pulp and paper industry? In addition to the transportation industries, we are concerned about those industries, obviously.

I think in two out of three situations, we have seen a fairly—the figures are up and down. I am sure we can debate them all day. In the States, I believe, in air and trucking there has been an increase. Probably not an increase in unionized workers, but nonetheless an increase in people's getting employment from those particular industries. But what about your other people?

The Chairman: You have thrown out the question and have received a response of sorts. It might not have been direct to your answer. Obviously there is room to have a difference of opinion. I think there is going to be one and it is not going to be reconciled. So I think, Mr. Cochrane, I have to switch to Mr. Reid.

Mr. Reid: Ms Riche, I would like to comment on jobs as well. I wonder if it would not be advantageous to all of us if the CLC were to have an observer travel around with the committee and hear the evidence being submitted. First of all, just yesterday we had the automobile manufacturers talking about shipping finished-product automobiles westerly, using Burlington Northern to the disadvantage of Canadian rail. This came about by reason of change in the United States over which we had no control. The recommendations made in this bill, which you want to throw out, would make the Canadian rails more competitive and possibly give us some of that business back. Surely it would be in the interest of the CLC to get some of that interest back as well.

[Traduction]

d'oeuvre. Ils parlent des coûts élevés des carburant, des coûts élevés du matériel, des frais généraux élevés, des taxes élevées pour les aéroports et les routes. Ces coûts ne sont pas flexibles. Ils ne réussiront pas à économiser de ce côté-là. De quelle façon vont-ils économiser? Ils économiseront de l'argent en réduisant la main-d'oeuvre et l'entretien. Mais je peux vous dire que les travailleurs des transports représentent autre chose qu'un simple un facteur de production parmi les autres. Vous ne pouvez ni les entreposer ni les solder. Je suis certain que vous êtes bien au courant des difficultés qu'éprouvent actuellement les travailleurs des transports.

M. Cochrane: Je ne pense pas avoir eu de réponse à ma question. Vous parlez d'environ 140,000 personnes. Dans l'autre cas, quels que soient les chiffres, une bonne partie travaille dans le primaire. Vous devez avoir des membres qui travaillent dans l'industrie minière, qui travaillent à l'usine de potasse à Sussex. Leurs emplois sont en danger. Notre système, nos salaires, nos avantages sociaux, toute notre industrie du transport ne peut fonctionner sans tenir compte du reste du monde.

Au début des années 80, les Canadiens se rendaient aux Etats-Unis en autocar pour y prendre l'avion car les tarifs étaient moins élevés. Ils partaient de l'est du Canada pour aller à Bangor. Les gens apportaient leurs marchandises aux Etats-Unis pour les expédier ensuite par les chemins de fer américains. Pas d'emplois pour les Canadiens. Si nous ne sommes pas concurrentiels et si notre industrie ne correspond pas aux réalités qui existent là-bas, alors qu'arrivera-t-il à vos membres qui travaillent dans l'industrie minière ou dans l'industrie des pâtes et papier? Il n'y a pas que l'industrie du transport qui nous préoccupe. Ces industries nous inquiètent également.

Je crois que dans deux situations sur trois, nous avons vu... Les chiffres augmentent et diminuent. Je crois qu'il y a eu une augmentation dans le secteur aérien et celui du camionnage aux Etats-Unis. Le nombre de travailleurs syndiqués n'a sans doute pas augmenté, mais il y a toutefois eu une augmentation des emplois dans ces industries. Mais quelle est la situation en ce qui concerne vos autres membres?

Le président: Vous avez posé la question et vous avez eu une réponse. Elle ne correspond peut-être pas directement à votre réponse. Il y a donc une divergence d'opinions, et je ne crois pas que vos opinions soient conciliables. Par conséquent, monsieur Cochrane, je dois donner la parole à M. Reid.

M. Reid: Madame Riche, je voudrais moi aussi parler des emplois. Je me demande s'il ne serait pas avantageux pour nous tous qu'un observateur du Congrès du travail du Canada se déplace avec le Comité pour entendre les témoignages. D'abord, hier les fabricants d'automobiles nous ont parlé des voitures, un produit fini, dans l'Ouest, en utilisant le *Burlington Northern* plutôt que les chemins de fer canadiens. Cela s'est produit en raison de changements aux Etats-Unis qui étaient indépendants de notre volonté. Les recommandations contenues dans ce projet de loi, que vous voulez rejeter, rendraient les chemins de fer canadiens plus concurrentiels et pourraient nous permettre de reconquérir ce marché. Ce serait

[Text]

Secondly, you heard Mr. Cochrane make comment about the raw resource industry, talking about captive shippers. The position and legislation contained in these two bills make it possible for those captive shippers to increase their investment, increase their number of jobs, and probably some of them will be yours. Why do you continue to take the position that both Bill C-19 and Bill C-18 should be thrown out like the baby with the bathwater, without recognizing some of the benefits in it? I want to reiterate, as Mr. Cochrane has done, if we continue along the status quo process, or whatever we are taking now, then you will have fewer jobs than you have presently.

Mr. Bourgeois: Once again I feel that the reason we are taking this position is to protect those jobs that we have now. We have a hell of a lot of unemployed people in Canada and we want to at least protect what we have now.

• 1145

I for one am convinced that once we deregulate the air and rail transport sectors, a lot of transportation that is going on now east to west is going to move north to south; most of our wheat would be one of them. I am concerned that in the trucking industry, where we all know there are at least 13 carriers in the U.S. which are bigger than all the Canadian transport put together, they are going to be able, through predatory pricing, to eventually take over trucking in Canada, and where are our jobs going to go? And the same thing for the railways.

We all know what happened with deregulation in the U.S. If I remember correctly, there were something like 31 railways and we are down now to 13 or something. That is what happened there, and we will have the same thing in this case here if we deregulate the trucking or transport industry.

We are starting to see now how it hurt us in the transport sector in Canada. I do not know how many hundreds of jobs we lost in Eastern Provincial Airways. We lost a few hundred jobs again in Quebecair when it went, and we are going to lose jobs. I know he is saying it very gracefully, Mr. Eyton of the new Canadian Airline International Limited—CAIL, or however they refer to it—but there will be jobs lost.

Mr. Reid: Mr. Chairman, to the witnesses in their panel, insofar as we as a government are concerned, we recognize there might be some losers, but the indication is to us clearly that there will be a net gain in jobs.

I put it to you this way: It seems to me you are relying fairly heavily on the facts and figures given by somebody on the United States side. You are not offsetting the job losses with the job gains, so you are not talking about net gains. The position, the appearance, the perception you are leaving with us is something completely contrary to the Swedish experience. You will have to admit that the Swedes are a fairly socially

[Translation]

certainement intéressant pour le Congrès du travail du Canada.

Deuxièmement, vous avez entendu ce que M. Cochrane a dit au sujet de l'industrie des matières premières lorsqu'il parlait des expéditeurs captifs. Ces deux projets de loi permettent à ces expéditeurs captifs d'augmenter leur investissement, d'augmenter le nombre d'emplois dont une partie vous reviendra certainement. Pourquoi maintenez-vous qu'il faudrait rejeter les projets de loi C-18 et C-19 sans en reconnaître certains avantages? Je tiens à répéter, comme M. Cochrane l'a fait, que si nous maintenons le statu quo, vous vous retrouverez avec encore moins d'emplois que maintenant.

M. Bourgeois: Si nous prenons cette position, c'est pour protéger les emplois que nous avons actuellement. Nous avons énormément de chômeurs au Canada et nous voulons au moins protéger les emplois qui existent.

Je suis convaincu qu'une fois que les secteurs du transport aérien et ferroviaire auront été déréglementés, une bonne partie des marchandises qui sont actuellement acheminées d'Est en Ouest seront alors expédiées vers le Sud; ce serait le cas pour la plupart de notre blé. Dans le secteur du camionnage, il existe au moins 13 transporteurs américains qui sont plus importants que tous les transporteurs canadiens réunis et je crains qu'ils ne mettent la main sur le secteur canadien du camionnage grâce à une tarification abusive. Qu'arrivera-t-il à nos emplois? C'est la même chose en ce qui concerne les chemins de fer.

Nous savons tous ce qui s'est produit aux États-Unis suite à la déréglementation. Si j'ai bonne mémoire, il y avait environ 31 sociétés de chemins de fer et il n'y en a actuellement plus que 13 environ. Voilà ce qui s'est produit là-bas, et la même chose se produira au Canada si nous déréglementons l'industrie du transport ou du camionnage.

Nous commençons à voir de quelle façon cela nuira au secteur des transports au Canada. Je ne sais pas combien d'emplois nous avons perdu chez *Eastern Provincial Airways*. Nous avons perdu quelques centaines d'emplois chez Québecair et nous allons en perdre d'autres. M. Eyton, de la nouvelle *Canadian Airline International Limited*, CAIL, en parle peut-être avec beaucoup d'élégance, mais il y aura néanmoins des pertes d'emplois.

M. Reid: Monsieur le président, le gouvernement admet qu'il y aura peut-être certains perdants, mais il est clair qu'il y aura un gain net d'emplois.

Il me semble que vous vous fiez beaucoup à des faits ou des chiffres qui vous ont été fournis par des Américains. Vous ne compensez pas les pertes d'emplois par les gains d'emplois, donc vous ne parlez pas de gains nets. L'impression que vous nous laissez est tout à fait différente de l'expérience suédoise. Vous devrez admettre que les Suédois sont des gens assez sensibilisés du point de vue social. Vendredi dernier, il y avait

[Texte]

conscious group of peoples, and just in last Friday's *Globe and Mail* there was this article and it was exactly on point:

As Anna Hedborg, a Swedish economist and a leader of the Swedish Trade Union Confederation, told a recent conference at York University in Toronto, Swedes take "a positive attitude toward technological change and getting rid of obsolete technologies—even if this means a loss of jobs in that instance or a closing of a factory".

Ms Hedborg's comments on technological change highlight the contrast between the co-operative attitude taken by Swedish trade unionists, businessmen and intellectuals and the confrontational tactics of their Canadian counterparts.

Unlike Canadian trade unionists, the Swedes do not tie achieving full employment to protecting obsolete plants and inefficient industries with tariff barriers and government grants.

They went on to say they are as much concerned with full employment and full employment is their ideal, but they do not like the way the Canadians are doing it.

Ms Riche: I would suggest that if we had a socialist government we would have a co-operative approach too. We would all be sitting here having a grand chat. What is unemployment in Sweden? It is 2%, 3%?

Mr. Reid: Madam, they do not have the obsolete approach with respect to technology and continuing inefficient operations that we have.

Ms Riche: Neither do we, sir. I presently sit on the National Advisory Board on Science and Technology chaired by the Prime Minister, as do two other members of the labour movement, and I would suggest that is as co-operative as I am ever going to get.

Mr. Reid: I wonder if the witnesses would direct themselves to Bill C-18 and Bill C-19, and say how.

Ms Riche: The witness will direct herself... You read the article. He and I have had this go-around before. But I want to talk for a minute on this thing about competition and all the great competition we are going to create.

• 1150

My sense is that if these bills go through, in fact who will end up getting the business, particularly in the trucking industry, is going to be American trucking companies as opposed to Canadian trucking companies. Now, since you people have travelled around and studied these bills very thoroughly and know all the stats, is that where you see the business going?

We all know that all our major centres are about 200 miles from the U.S. border. We also believe this is a preliminary, this is the necessary infrastructure that must be put in place to allow the free trade deal, package, whatever, that is coming down to come down, and this will allow the free flow. Once we get that free flow, again our sense is that companies like

[Traduction]

un article du *The Globe and Mail* qui était très à propos. Selon cet article:

Anna Hedborg, une économiste suédoise et chef de la *Swedish Trade Union Confederation* aurait dit lors d'une conférence récente à l'Université York de Toronto que la Suède a une attitude positive à l'égard des changements technologiques et ne craint pas de se débarrasser des techniques désuètes, même si cela signifie une perte d'emplois ou la fermeture d'une usine.

Les remarques de M^{me} Hedborg relativement au changement technologique soulignent le contraste entre l'attitude coopérative de la part des syndicalistes suédois, des hommes d'affaires et des intellectuels et les tactiques de confrontation de la part de leurs homologues canadiens.

Contrairement aux syndicalistes canadiens, les Suédois ne rattachent pas le plein emploi pour protéger les usines vétustes et les industries inefficaces aux obstacles tarifaires et aux subventions gouvernementales.

Les Suédois se préoccupent beaucoup du plein emploi et le plein emploi constitue leur idéal, mais ils n'aiment pas la façon de faire des Canadien.

Mme Riche: Si nous avons un gouvernement socialiste, nous aurions également une approche coopérative. Nous serions tous ici en train de discuter. Quel est le taux de chômage en Suède? Deux p. 100, 3 p. 100?

M. Reid: Madame, ils n'ont pas l'approche périmée que nous avons en ce qui concerne la technologie et le maintien des exploitations inefficaces.

Mme Riche: Nous non plus, monsieur. Avec deux autres membres du mouvement ouvrier, je fais actuellement partie du Comité consultatif national sur les sciences et la technologie qui est présidé par le Premier ministre. Je vous dirai qu'il me serait assez difficile d'être encore plus coopérative que cela.

M. Reid: Je me demande si les témoins pourraient s'en tenir aux projets de loi C-18 et C-19, et nous dire de quelle façon ils ont l'intention de collaborer.

Mme Riche: «Le témoin va s'en tenir»... vous avez lu l'article. Vous et moi avons déjà eu cette discussion. Mais j'aimerais parler un peu de toute la concurrence que nous allons créer.

À mon avis, si ces projets de loi sont adoptés, ce sont les compagnies de camionnage américaines qui feront des affaires plutôt que les compagnies canadiennes. Puisque vous avez voyagé et étudié ces projets de loi en détail et que vous connaissez toutes les statistiques, est-ce que vous êtes de cet avis?

Nous savons tous que nos principaux centres se trouvent tous à deux cents milles de la frontière américaine. Nous savons également que l'infrastructure nécessaire doit être en place pour permettre le libre-échange. Une fois que nous aurons ce libre-échange, nous croyons que des sociétés comme *Frederick Transport* à Chatham se retrouveront partout au

[Text]

Frederick Transport in Chatham will be common across the country. We know that any of the six major trucking companies in the United States can handle the whole schmeer here in Canada.

While we are talking competition, who is going to get the brunt of the business? And where is the job gain?

Mr. Reid: Mr. Chairman, if I might just announce something, I will not be very long.

The Chairman: Yes, very short, because we have three others on the list.

Mr. Reid: Let us talk about trucking for a very brief second. We have 1,000 trucking applicants operating in the United States, compared to 2,000 U.S. applicants operating in Canada. That is a pretty fair comparison of the trucking industry in relation to the population.

Then let us turn to Alberta. Alberta says they have been deregulated for 22 years, and the truckers came before them and asked what was the matter with the other truckers in this country. They said they were not afraid of competition; they can meet competition in Alberta, so why cannot Ontario and Manitoba and elsewhere? Alberta has tested it, and there has not been a diminishment of safety or the effectiveness of Canadian operations in that province.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I must say, this is Thursday, and you are very vigorous in your questioning and comments today.

Mr. Gray, Mr. Taylor, and I gather Mr. Ouellet. Mr. Gray first.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Ms Riche; I welcome you to the committee and thank you for appearing before us. It is unfortunate perhaps that your president had other commitments and did not deem it fit to appear before the committee—perhaps less important or more important matters. I would like you to know that I consider it very important, with Bill C-18 and Bill C-19. At the same time, I would like to say that with your two million members you represent—it has already been mentioned by the members from this side, from the government—we have been told, apart from unions, that with the increase in the number of jobs in the resource sector and in the manufacturing sector there will be indeed more jobs and more union workers.

That being said, I would ask you if you look at the United States experience and look at what we are doing since airline deregulation, if you wish, has begun in Canada since 1980 . . . So this has not been a rushed-through bill; we are already seven years into this thing as concerns the airline industry. What do you see as the difference in what we call economic regulatory reform? Could you perhaps explain what your thoughts are on the difference between American deregulation and Canadian economic regulatory reform, made-in-Canada policy?

Ms Riche: I am going to let Michael respond. I just want to . . . Since you made the reference to the president not being here, it in no way diminishes the importance of this committee

[Translation]

pays. Nous savons que n'importe laquelle des six principales compagnies de camionnage aux États-Unis est capable de s'occuper de tout le transport ici au Canada.

Puisque nous parlons de concurrence, à qui cette situation profitera-t-elle? Où les emplois seront-ils créés?

M. Reid: Monsieur le président, j'aimerais annoncer quelque chose, cela ne sera pas très long.

Le président: Oui, soyez bref, car nous avons trois autres témoins à entendre.

M. Reid: Parlons maintenant brièvement du camionnage. Nous avons mille camionneurs canadiens qui travaillent aux États-Unis contre deux mille camionneurs américains qui travaillent au Canada. Il s'agit d'une assez bonne proportion de l'industrie du camionnage par rapport à la population.

Parlons maintenant de l'Alberta. En Alberta, les camionneurs disent que le secteur du camionnage est dérèglementé depuis 22 ans. Les camionneurs sont donc venus les voir et leur ont demandé quel était le problème des autres camionneurs du pays. Ils ont dit qu'ils n'avaient pas peur de la concurrence; ils peuvent faire face à la concurrence en Alberta, alors pourquoi pas en Ontario au Manitoba ou ailleurs? L'Alberta en a fait l'essai, et il n'y a pas eu de diminution de la sécurité ou de l'efficacité des activités canadiennes dans cette province.

Le président: Merci, monsieur Reid. C'est jeudi et je dois dire que vos questions et vos commentaires sont très vigoureux aujourd'hui.

Monsieur Gray, monsieur Taylor, puis monsieur Ouellet. Monsieur Gray d'abord.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, madame Riche; je vous souhaite la bienvenue à notre comité et je vous remercie d'être venue comparaître. Il est dommage peut-être que votre président avait d'autres engagements et n'a pas jugé bon de comparaître devant le comité—pour des questions peut-être moins ou plus importantes. J'aimerais que vous sachiez que je considère les projets de Loi C-18 et C-19 comme étant très importants. Je voudrais aussi vous dire que puisque vous représentez deux millions de membres—cela a déjà été mentionné par les députés de la majorité—on nous a dit qu'en raison de l'augmentation du nombre d'emplois dans le secteur primaire et dans le secteur secondaire, il y aurait effectivement davantage d'emplois et de travailleurs syndiqués.

Ceci dit, je vous demanderais d'examiner ce qui se passe aux États-Unis et ce que nous faisons ici depuis la dérèglementation de l'industrie aérienne, qui a commencé au Canada en 1980 . . . ce projet de loi n'a pas été présenté à la hâte; cela fait déjà sept ans que l'industrie aérienne est dérèglementée. Pouvez-vous nous expliquer ce que vous pensez de la différence entre la dérèglementation américaine et la réforme de réglementation économique, la politique canadienne?

Mme Riche: Je vais laisser Michael vous répondre. Je veux seulement . . . puisque vous avez mentionné le fait que notre président ne soit pas ici, cela ne diminue d'aucune façon

[Texte]

to the Labour Congress. At the Labour Congress we are quite equal. I will not be offended that you think I am not as important as the president, but I can guarantee you that I speak for the Canadian Labour Congress here as well as the president.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): That is exactly why we think we back-benchers are almost as important as Cabinet Ministers.

Ms Riche: I think you are too. It is just that . . .

Mr. Link: Very briefly, Mr. Gray, if I understand your question you are asking us what we see as the difference between the American experience with deregulation and what is being proposed by the government with their economic regulatory reform. We see very little difference.

The thrusts of the legislation that occurred in the late 1970s and early 1980s in the United States and the thrust of Bills C-18 and C-19, which we have before us today, I think may have differences in some of the technical aspects of it that can form the differences in the structure of the industry in Canada and the United States with the different legislative set-ups and authority in the United States and Canada.

• 1155

I think the main thrust of this legislation and the main thrust of what occurred in the United States in the late seventies and early eighties is virtually identical. In both cases, in both countries, you are talking about removing and weakening the market entry and exit controls we have had under regulation; you are talking about removing or weakening the tariff controls and the air fare controls; you are talking about stripping powers from the principal regulatory agency in each country.

I think the kinds of examples that the labour movement and others have been telling you are going to happen in Canada, based upon the American experience, are frightening. I think the kind of experience they face in the United States faces us as well, but probably even to a greater degree, because we have a much smaller population and a much greater area to consider.

When the United States deregulated their airlines and their trucking and their rail and their bus in the late seventies and early eighties, they did not have to worry about a more powerful economic neighbour on their border who already had deregulated and was already in a position to come in and threaten the transport market. We face that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Would you not say that since 1967 with the National Transportation Act, which was mainly geared towards the carrier, this time with our economic regulatory reform we are gearing Bills C-18 and C-19 not to take any advantage away from the carrier, but to give more advantage to the shipper and the consumer, whom I believe to be equal partners in this Canadian society that we live in?

[Traduction]

l'importance que le Congrès du travail accorde à votre comité. Nous sommes tous égaux au Congrès du travail. Je ne m'offenserai pas si vous pensez que je ne suis pas aussi importante que le président, mais je peux vous garantir que je défends aussi bien que le président les intérêts du Congrès du travail canadien.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est pourquoi nous, simples députés croyons être aussi importants que les ministres du Cabinet.

Mme Riche: Je crois que vous l'êtes également. C'est seulement que . . .

M. Link: Très brièvement, monsieur Gray, si j'ai bien compris, vous nous demandez de quelle façon l'expérience américaine en ce qui concerne la dérèglementation diffère de ce qui est proposé par le gouvernement avec sa réforme réglementaire économique. Nous voyons très peu de différence.

Les principes des lois qui ont été adoptées vers la fin des années 1970 et au début des années 1980 aux États-Unis et les principes des projets de loi C-18 et C-19 que nous avons devant nous aujourd'hui comportent peut-être certaines différences du point de vue technique qui correspondent aux différences entre la structure de l'industrie canadienne et celle de l'industrie américaine.

À mon avis, le principal objectif de cette loi et le principal objectif de la loi américaine adoptée à la fin des années 1970 et au début des années 1980 sont pratiquement identiques. Dans les deux cas, dans les deux pays, vous parlez d'éliminer et d'affaiblir les contrôles d'entrée et de sortie qui existaient sur les marchés pendant la réglementation; vous parlez d'éliminer ou d'affaiblir les contrôles tarifaires et les contrôles des tarifs aériens; vous parlez d'enlever des pouvoirs au principal organisme de réglementation dans chaque pays.

Le mouvement ouvrier et d'autres organismes vous ont donné des exemples de ce qui pourrait se produire au Canada, d'après l'expérience américaine. À mon avis, ces exemples sont terrifiants. Je crois que ce qui s'est passé aux États-Unis se produira ici également, mais avec beaucoup plus de force, car notre population est beaucoup moins importante et notre territoire beaucoup plus vaste.

Lorsque les États-Unis ont déréglementé le secteur des transports à la fin des années 1970 et au début des années 1980, ils n'avaient pas comme nous à craindre un pays voisin beaucoup plus puissant du point de vue économique, ayant déjà déréglementé son industrie et étant déjà en mesure de menacer le marché des transports.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Depuis 1967, la Loi nationale sur les transports était surtout axée sur les transporteurs. Dans le cadre de notre réforme de la réglementation, les projets de loi C-18 et C-19 ne visent pas à retirer aux transporteurs les avantages, mais bien à donner plus d'avantages à l'expéditeur et au consommateur, lesquels constituent des partenaires égaux de la société canadienne dans laquelle nous vivons. N'êtes-vous pas du même avis?

[Text]

Mr. Link: Certainly it has been the Canadian shippers who have been lobbying most strenuously for this legislation, and I think they pretty much got what they have been lobbying for in Bills C-18 and C-19 as they stand.

I am not convinced it is going to do much for the Canadian consumer. I think you are going to see an overall rise in air fares. You may have benefits in the dense markets between Toronto, Montreal and Ottawa, or Toronto and the west coast. For people who want to use the airplanes in smaller and medium-sized communities in Canada, however, I think if we come back here in three or four years we are going to find they are paying much higher prices for their air travel than they would have paid under regulation. They are probably going to have poorer service too. That has sort of been the experience in the United States.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I guess, Mr. Chairman, at the same time I believe that the moon is made of green cheese.

The Chairman: Fine. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I would like to get a little bit of information from the representatives of CLC. You mention you have two million members, and that is certainly a sizeable organization in Canada. How many of these are employed in publicly-owned enterprises? About how many?

Ms Riche: I would say about 700,000 or 800,000. If you let me add for a minute I can give you a better figure. Closer to a million, probably.

Mr. Taylor: One million. Of the 140,000 employed in transportation, how many of those would be in publicly-owned enterprises?

Ms Riche: About 100,000. That is not based on fact at all, so I would not . . .

Mr. Taylor: Would it be possible to get that figure and send it to the committee? I think it is a very important item.

The other point I would like to ask you about is whether you see anything positive in this bill at all. Have you read it, Mrs. Riche?

Ms Riche: I have not read it, no.

Mr. Taylor: Oh, you are here making representations on something you have never read? That is very odd.

Ms Riche: Have you read the entire bill?

Mr. Taylor: Now I can understand some of your representations.

Ms Riche: Have you read the entire bill?

Mr. Taylor: Yes, but now I can understand some of your earlier comments.

Ms Riche: Have you read the entire bill?

Mr. Taylor: Yes, I have.

Ms Riche: Oh, good!

[Translation]

M. Link: Ce sont certainement les expéditeurs canadiens qui ont fait le plus de pressions pour obtenir une telle loi et je crois que les projets de lois C-18 et C-19 leur accordent ce qu'ils voulaient.

Je ne suis pas convaincu que cela va aider beaucoup le consommateur canadien. À mon avis, il y aura une augmentation globale des tarifs aériens. Il y aura peut-être certains avantages sur les marchés importants entre Toronto, Montréal et Ottawa ou Toronto et la côte ouest. Pour les gens des petites villes et des villes moyennes du Canada qui veulent voyager en avion, je dirais cependant que si nous revenons ici dans trois ou quatre ans, nous nous apercevrons qu'ils doivent payer beaucoup plus cher que ce qu'ils devaient payer lorsque l'industrie était réglementée. Ils auront sans doute également un service de moindre qualité. C'est un peu ce qui s'est produit aux États-Unis.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je pourrais vous dire aussi que la lune est un gros fromage bleu.

Le président: Très bien. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, j'aimerais obtenir quelques renseignements des représentants du Congrès du travail canadien. Vous avez dit que vous aviez 2 millions de membres, et c'est certainement un organisme important au Canada. Combien de ces membres travaillent dans des entreprises publiques? Environ combien?

Mme Riche: Environ 700,000 ou 800,000. Si vous me donnez une minute pour faire le calcul, je pourrai vous donner un chiffre plus exact. Près d'un million, probablement.

M. Taylor: Un million. Des 140,000 employés du secteur des transports, combien travaillent dans des entreprises publiques?

Mme Riche: Environ 100,000. Ce n'est pas basé sur les faits, alors je ne . . .

M. Taylor: Serait-il possible d'obtenir ce chiffre et d'en faire part au comité? Je crois qu'il s'agit d'un point très important.

Je voulais également vous demander si, à votre avis, il y a des éléments positifs dans ce projet de loi? L'avez-vous lu, madame Riche?

Mme Riche: Non, je ne l'ai pas lu.

M. Taylor: Oh, vous venez ici faire des représentations au sujet d'une loi que vous n'avez même pas lue? C'est très étrange.

Mme Riche: Avez-vous lu le projet de loi entier?

M. Taylor: Je peux maintenant comprendre certaines de vos démarches.

Mme Riche: Avez-vous lu le projet de loi entier?

M. Taylor: Oui, mais je peux maintenant comprendre certaines de vos remarques?

Mme Riche: Avez-vous lu tout le projet de loi?

M. Taylor: Oui, je l'ai lu.

Mme Riche: Ah, bon!

[*Texte*]

Mr. Ouellet: How many times?

Mr. Taylor: Twice.

Ms Riche: I have certainly read the summaries that have been given to me by the research people, who have read the entire bill, and I expect you have too. I mean, that is the way we politicians operate.

Mr. Taylor: Do not ask me about that; I am just asking if you have read the bill. Did your research people find anything positive in the bill at all?

Mr. Link: Sir, the principles that are laid out in clause 3 we find admirable. We do think there is one important principle missing in clause 3, which I think casts a tone over the remainder of Bill C-18. There is no mention there at all about the importance of harmonious and stable employment relationships in industrial relations. Our main concern is—

• 1200

Mr. Reid: How can that be legislated?

Mr. Link: I am coming to that, Mr. Reid. Our point is, though, as admirable as the principles listed in clause 3 are, we think they are undermined by the deregulation which is through the rest of the legislation. We think you can talk all you want about having safety as your number one priority. But as soon as you remove the financial stability from regulated industries you place them into cut-throat competition, which, as we have seen from the United States in air, in trucking, and in rail, enhances the travel dangers for not only the American consumer but also the American transport workers. And the same thing, we say, is going to happen in Canada with this kind of legislation.

Mr. Taylor: But you agree with the principle in clause 3?

Mr. Link: Oh sure, I agree with the principles. They are virtually motherhood, with the exception that from there is missing any discussion at all about industrial relations and the importance of having good industrial relations in the transport sector.

Mr. Taylor: I would like to suggest to you that the entire bill is built on those principles. So that is what you are going to throw in the garbage pail, as your chairman said this morning. You are going to throw the principles in the garbage pail along with everything else. It is difficult to understand an organization of two million people coming here and urging public ownership for everything. That is what the chairman did this morning. More than half your people, from your own word, are in privately-owned businesses. But you are ignoring their representations; you are asking for public ownership. In other words, you are playing politics with this bill, and we do not want to do that.

The Chairman: I know you will want to respond to that, Ms Riche, and please do. But I do not think I heard her say that she wanted to have nationalization.

[*Traduction*]

M. Ouellet: Combien de fois?

M. Taylor: Deux fois.

Mme Riche: J'ai certainement lu les résumés que mes documentalistes m'ont fournis. Ils ont lu tout le projet de loi. Je m'attends à ce que vous fassiez la même chose. N'est-ce pas ainsi que fonctionnent les politiciens?

M. Taylor: Ne me le demandez pas; je vous demande tout simplement si vous avez lu le projet de loi. Est-ce que vos documentalistes ont trouvé quoi que ce soit de positif dans ce projet de loi?

M. Link: Monsieur, les principes énoncés à l'article 3 sont à notre avis admirables. Nous croyons cependant qu'il manque un principe important à l'article 3, ce qui, à notre avis, jette une ombre sur tout le reste du projet de loi C-18. On ne fait aucune mention de l'importance des relations de travail harmonieuses et stables. Notre principale préoccupation est...

M. Reid: Comment cela peut-il faire l'objet d'une loi?

M. Link: Je vais y venir, monsieur Reid. Cependant, bien que les principes énoncés à l'article 3 soient admirables, nous sommes d'avis qu'ils sont minés par la déréglementation dont il est question dans tout le reste de la loi. Vous pouvez dire à qui veut l'entendre que la sécurité constitue votre priorité. Mais aussitôt que vous éliminez la stabilité financière des industries réglementées, ces dernières se retrouvent face à une concurrence acharnée, comme nous l'avons vu aux États-Unis, dans le secteur du transport par avion, par camion et par rail. Cette concurrence augmente les dangers non seulement pour le consommateur américain mais également pour les travailleurs de l'industrie américaine des transports. Nous disons que la même chose se produira au Canada avec ce genre de loi.

M. Taylor: Mais êtes-vous d'accord avec le principe énoncé à l'article 3?

M. Link: Bien sûr, je suis d'accord avec ces principes. On ne peut qu'être d'accord avec ces principes. Cependant, on a oublié de mentionner l'importance d'entretenir de bonnes relations industrielles avec le secteur des transports.

M. Taylor: Tout le projet de loi est fondé sur ces principes. Voilà donc ce que vous allez jeter à la poubelle, comme votre président l'a dit ce matin. Vous allez jeter ces principes à la poubelle avec tout le reste. Il est difficile de comprendre qu'un organisme qui compte 2 millions de membres vienne ici préconiser la propriété publique. C'est ce qu'a fait votre président ce matin. Plus de la moitié de vos membres, et c'est vous qui nous l'avez dit, sont des entreprises privées. Mais vous ne tenez pas compte de leurs représentations; vous demandez la propriété publique. Autrement dit, vous vous servez de ce projet de loi à des fins politiques, et nous ne le voulons pas.

Le président: Je sais que vous voudrez répondre à cela, madame Riche, allez-y. Mais je ne pense pas l'avoir entendue dire qu'elle voulait la nationalisation.

[Text]

Mr. Taylor: Public ownership would be the main part of the bill. That is what she said.

Ms Riche: I said public ownership and management of—

Mr. Taylor: Yes.

Ms Riche: Pay attention. Management of basic infrastructure, including roads, ports, airports, and traffic control—

Mr. Taylor: All publicly owned.

Ms Riche: —and key carriers in each of the transport modes to provide a direct means for meeting public goals.

Mr. Taylor: You want to own all the trucks, too.

Ms Riche: You can interpret that as you wish. Do you want me to read it again?

Mr. Taylor: No, I do not, because I know exactly what you are meaning.

There is just one other point I would like to raise. You are the only one who mentioned politics this morning, until I got into the picture. You mentioned if we had a socialist government. I would suggest to you that if we had a communist government we would not have any labour unions in this country at all. I think you should think about that.

Ms Riche: We would probably agree with that, but it is totally irrelevant to what has been discussed this morning.

Mr. Taylor: We are a free enterprise government. That is why we want to listen everybody.

The Chairman: Let us get back to the bill. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je vous remercie. Je pense qu'il est important qu'on revienne à la perspective de la déréglementation du transport au Canada plutôt qu'à l'établissement d'un régime communiste, ici. Je crois qu'on est loin de cela et ce n'est pas du tout ce dont il est question avec la présentation du Congrès du travail du Canada.

Je remercie madame et messieurs de leur présence parmi nous aujourd'hui, et de leur mémoire qui est évidemment la continuité de leurs représentations faites à l'occasion de la publication du document du gouvernement *Aller sans entraves*.

Ma question est la suivante: Est-ce que le ministre des Transports, qui a publié le document *Aller sans entraves*, ou son successeur, celui qui vient de déposer le projet de loi C-18, vous a rencontrés à la suite de vos représentations au sujet du document *Aller sans entraves*? Est-ce que vous avez eu une rencontre avec le ministre pour essayer de trouver une solution en ce qui concerne l'objection non seulement assez, mais très importante, du Congrès du travail du Canada au document *Aller sans entraves*? Est-ce que le ministre a tenté de vous rencontrer et de tenir compte de vos vues dans la rédaction de ce projet de loi C-18?

[Translation]

M. Taylor: La propriété publique serait la principale partie de ce projet de loi. C'est ce qu'elle a dit.

Mme Riche: J'ai dit «la propriété publique et la gestion de»...

M. Taylor: Oui.

Mme Riche: Soyez attentifs. La gestion de l'infrastructure de base, y compris les routes, les ports, les aéroports et le contrôle du trafic...

M. Taylor: Tous propriétés publiques.

Mme Riche: ... et les transporteurs clé dans chacun des modes de transport pour assurer un moyen direct de réaliser les objectifs publics.

M. Taylor: Vous voulez être propriétaire de tous les camions également.

Mme Riche: Vous pouvez interpréter cela comme vous le voulez. Voulez-vous que je le lise encore une fois?

M. Taylor: Non, car je sais exactement ce que vous voulez dire.

J'aimerais soulever une dernière question. Vous êtes les seuls à avoir mentionné la politique ce matin, jusqu'à ce que je le fasse. Vous avez parlé d'un gouvernement socialiste. N'oubliez pas qu'avec un gouvernement communiste, nous n'aurions pas de syndicats dans ce pays.

Mme Riche: Nous sommes probablement d'accord avec cela, mais cela n'a rien à voir avec le sujet de la discussion ce matin.

M. Taylor: Nous sommes un gouvernement de libre entreprise. C'est pourquoi nous voulons entendre tout le monde.

Le président: Revenons au projet de loi. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I think it is important that we now get back to the deregulation of the transport sector in Canada rather than discussing a communist regime. This is not at all what the CLC presentation is all about this morning.

I would like to thank the witnesses for appearing before us today and for their brief which is obviously the continuation of the representations they made further to the publication of the government's document entitled *Freedom to Move*.

My question is the following: has the Minister of Transport, who has published *Freedom to Move*, or his successor, who has just tabled Bill C-18, met with you further to your representations concerning *Freedom to Move*? Have you had a meeting with the Minister to try and find a solution with respect to the very important objection on the part of the CLC to the document entitled *Freedom to Move*? Has the Minister tried to meet with you and tried to take your views into account when drafting Bill C-18?

[Texte]

[Traduction]

• 1205

Ms Riche: A number of our affiliates in the congress met with Mr. Crosbie on December 10. His response to us was more general than specific. He was not an ideologue on this piece of legislation; he was not in a hurry to get through this legislation. We went away claiming victory.

Our research people have been in constant communication with his senior staff person on this issue. We have never felt there was any commitment or any decision on his part or on the part his department to make any moves on this particular piece of legislation. I think he was quite new to the portfolio and may have not even read the bill when we met with him.

M. Ouellet: Est-ce que vous croyez que dans le contexte de la déréglementation et du projet de loi C-18, il y a quand même place pour des corporations de la Couronne comme Air Canada et le Canadien National?

M. Bourgeois: Oui, nous sommes convaincus qu'il y aurait de la place pour Air Canada et le Canadien National. Comme nous le mentionnons dans notre mémoire, nous ne sommes pas contre des changements, excepté que nous trouvons que ce Comité—ou que le Parlement, devrais-je dire—va un peu trop vite. On a remarqué que, la dernière fois qu'on a eu des grands changements dans le secteur des transports au Canada, avec la Commission MacPherson, il a fallu trois années, si je me souviens bien.

On vient d'apprendre ce matin aussi—quelqu'un l'a répété ici, dans la salle—qu'avant même qu'on introduise la législation aux Etats-Unis, pour faire de la déréglementation, un comité avait étudié le projet pendant deux ans. Et c'est cela qu'on vous reproche. On n'est pas contre le changement, mais on aimerait, à cause de l'impact que cela va avoir sur les Canadiens, quel que soit le secteur d'où ils viennent, on aimerait, dis-je, que tout cela soit entre les mains d'une commission; et c'est pour cela qu'on insiste. On n'est pas contre! Certains politiciens nous accusent de cela. Mais nous estimons qu'on nous pousse trop vite.

M. Ouellet: Madame, tout à l'heure, disait—justement pour essayer d'amener une étude plus approfondie, plus longue, plus complète de ce projet de loi C-18—qu'elle verrait peut-être à faire des représentations au Sénat canadien, pour que le Sénat, qui sera chargé d'étudier les projets de loi C-18 et C-19, tienne des audiences plus complètes que celles que nous tenons. Je peux l'assurer, quoique les amis du NPD sont un peu sous-représentés au Sénat, qu'elle pourra compter sur la coopération de plusieurs de mes collègues libéraux qui y sont.

Ms Riche: Some of my best friends are Tory Senators.

M. Ouellet: Je voudrais savoir si vous avez discuté avec M. Louis Laberge, qui est président de la FTQ au Québec, centrale syndicale affiliée au Congrès du travail du Canada, des discussions qu'il a déjà eues avec le premier ministre du Canada au sujet de la privatisation ou de la non privatisation des corporations de la Couronne.

Mme Riche: Un certain nombre de nos affiliés ont rencontré M. Crosbie le 10 décembre. Il nous a donné une réponse d'ordre plutôt général. Il ne faisait pas de cette loi une question d'idéologie; il n'était pas pressé de la voir adoptée. Nous sommes sortis de là criant victoire.

Nos agents de recherche sont restés en communication constante avec son principal adjoint. Nous n'avons jamais eu l'impression que le ministre, ou le ministère, se soit engagé ou ait décidé de faire passer cette loi. Je crois qu'il venait de prendre en main le portefeuille, et il n'avait peut-être même pas lu le projet de loi lorsque nous l'avons rencontré.

Mr. Ouellet: Do you feel that within deregulation and Bill C-18, there is still a place for Crown corporations such as Air Canada and CN?

Mr. Bourgeois: Yes, we are convinced that there would still be a place for Air Canada and CN. As we said in our brief, we are not against change, but we feel that this committee—or I should say Parliament—is rushing. We noted that the last time any great changes were introduced in the transport industry in Canada, with the MacPherson Commission, it took three years, if my memory serves me right.

We just learned this morning—someone said it here—that in the United States, before regulation was introduced, the legislation was studied in committee for two years. And that is what we are criticizing. We are not against change, but considering the impact this will have on Canadians, from all segments of society, we would like the question examined by a commission; and that is what we are insisting upon. We are not against it! Some politicians accuse us of being against it. But we feel that we are being rushed.

Mr. Ouellet: Ms Riche was saying earlier that in order to get longer, more comprehensive and more detailed study of this Bill C-18, she would consider making representations to the Senate so that when the two bills, C-18 and C-19, are brought to the Senate, it can hold more comprehensive hearings than the ones we have held. I can assure her that although there are very few friends of the NDP in the Senate, she can at least count on the co-operation of a number of my Liberal colleagues.

Mme Riche: Certains de mes meilleurs amis sont des sénateurs conservateurs.

Mr. Ouellet: I would like to know if you have talked to Mr. Louis Laberge, the Chairman of the FTQ, which is an affiliate of the Canadian Labour Congress, about the discussions he has had with the Prime Minister regarding privatization or non-privatization of Crown corporations.

[Text]

Je me rappelle qu'en mars 1985, à la suite d'une rencontre entre M. Laberge et M. Mulroney, il avait été dit clairement que, ni Téléglobe, ni Air Canada, ne seraient privatisés.

• 1210

Or, malheureusement, le projet de loi pour Téléglobe est présentement à l'étude, et il semble que la privatisation soit en train de se faire. J'ose espérer que la même chose n'arrivera pas au sujet d'Air Canada. Est-ce que vous avez eu l'occasion de discuter plus à fond de cette question avec M. Laberge?

Ms Riche: Not this specific opportunity. But I did have an opportunity to listen to Barbara McDougall this very week. I sense it is quite clear that if this government can get everything else in place, they have all intentions of selling Air Canada. This was quite clear. I did not meet Mr. Laberge, but we did meet with the Prime Minister in November, I think. He assured us then they had no intentions whatsoever of selling Air Canada.

M. Ouellet: Une autre promesse de brisée! Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. I have Mr. Benjamin. He was relatively short. I have let government members take longer. They have usually been very quiet and they usually have been very short in their questions generally, Mr. Benjamin. I thought today we would get the balance of time equal. Today's witness is very important and represents a lot of important people. The report is very definite. It says one very definite thing that really is adverse to one side. I think this side should lead in the time for the questioning. Consequently, the same thing applies with other witnesses we have.

The next witness is obviously going to be more interesting for some of the people in opposition to examine. He is an expert, with all the humility and potential challenge of experts. But he has a different message. So obviously I am going to let the opposition examine him with a little more time than government. Mr. Benjamin, we have you and we have Mr. Cochrane briefly.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I ought to make an announcement that the NDP would be inclined to accept two appointments to the Senate on the grounds that we would have to have two there to move and second a bill to abolish the damn place. The first thing they would do would be to abolish their own jobs.

Mr. Chairman, I want to first say to Mr. Reid that after listening to his glowing report about Sweden, I would be happy to sell him an NDP membership later this day.

Is it not true that in a country like Sweden, and also in a few others like West Germany—and I could list some—in transportation and in technological change, the government, management and labour co-operate and work together? When there is a radical change in an industry of any kind and when there is displacement of workers for whatever reason, they continue to draw full pay. They get full retraining. If they have to move, all of their moving is paid for. They do not lose any money on their house. Is it not true this is the kind of thing

[Translation]

I remember that in March 1985, after a meeting between Messrs. Laberge and Mulroney, it had been said clearly that neither Teleglobe nor Air Canada would be sold to the private sector.

But, unfortunately, we now have a bill for Teleglobe, and it seems that it will be sold to the private sector. I do hope that the same thing will not happen to Air Canada. Have you had the opportunity to discuss this in any detail with Mr. Laberge?

Mme Riche: Pas ce sujet précis. Mais j'ai eu l'occasion d'entendre Barbara McDougall cette semaine. J'ai nettement l'impression que si le gouvernement peut arranger la chose, il a la ferme intention de vendre Air Canada. C'était très clair. Je n'ai pas rencontré M. Laberge, mais nous avons rencontré le premier ministre en novembre, je crois. Il nous a alors assuré qu'il n'avait aucune intention de vendre Air Canada.

Mr. Ouellet: Another broken promise! Thank you.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. C'est au tour de M. Benjamin. Il a été plutôt bref. J'ai donné davantage de temps aux députés de la majorité. Ils ne disent habituellement pas grand-chose, et leurs questions sont généralement très brèves, monsieur Benjamin. Aujourd'hui, j'ai pensé que nous pourrions rétablir l'équilibre. Le témoin que nous entendons aujourd'hui est très important et représente beaucoup de gens. Le rapport est très précis et prend nettement position. Je pense que ce parti devrait avoir davantage de temps pour les questions. La même chose vaut pour les autres témoins.

Le prochain témoin présentera évidemment davantage d'intérêt pour l'opposition. C'est un expert, avec toute l'humilité des experts et l'intérêt qu'ils peuvent susciter. Mais son message est différent. Je vais donc, bien entendu, donner un peu plus de temps à l'opposition pour lui poser des questions. Monsieur Benjamin, c'est à votre tour, et vous serez suivi brièvement de M. Cochrane.

M. Benjamin: Monsieur le président, je devrais annoncer que le Parti néo-démocrate serait prêt à accepter deux nominations au Sénat, ce qui lui permettrait de présenter et d'appuyer une motion proposant son abolition. La première chose qu'ils feraient serait d'éliminer leurs propres postes.

Monsieur le président, je veux d'abord dire à M. Reid qu'après avoir entendu le rapport flatteur qu'il a fait de la Suède, je serais heureux de lui vendre une carte de membre du parti aujourd'hui même.

N'est-il pas vrai qu'en Suède, comme dans quelques autres pays, l'Allemagne de l'Ouest notamment—et je pourrais en citer d'autres—le gouvernement, les entreprises et les syndicats collaborent en matière de transport et d'innovations technologiques? Lorsqu'il y a un bouleversement dans le secteur, et que des travailleurs sont mis à pied pour une raison quelconque, ils continuent de recevoir leur plein salaire. Ils sont recyclés. S'ils doivent déménager, tous leurs frais sont pris en charge. Ils ne perdent rien sur la vente de leurs maisons. N'est-il pas vrai que

[Texte]

that occurs in those countries because of the work that is done jointly by government, employers and employees?

I want to say that if this kind of thing were in this legislation—the trouble is we cannot move amendments to that effect, because then we would go beyond the bill and they would be ruled out of order—you would find much less opposition than there is. Mr. Chairman, I want to ask—

The Chairman: Are you asking a question? You made the comment.

Mr. Benjamin: Do you have any suggestions about the principles of the bill? Could you send us an amendment that would embody this sort of thing?

Ms Riche: The confusion is that if we start working with amendments and pieces here and there, then we go off our position that these two bills are no good. We do not want to be brought into this kind of discussion. Michael mentioned there could have been another item under the purposes, but to put that in would certainly not satisfy the labour movement as an amendment.

• 1215

You have mentioned this co-operative approach; we can certainly have that. If you do what we want and go back to the drawing board, we will certainly participate in the writing of the new legislation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since Mr. Cochrane chooses to blame the problems of our resource industries and manufacturers on transportation . . . You know, if we hauled the stuff for nothing we would be in great shape, except that the United States would slap lots more tariffs on.

I am particularly interested in the potash situation. I believe a number of employees in that industry are members of unions in the CLC. Have they not advised you and the public that in the area of transportation of potash we are probably the most efficient in the world? Yet the United States is proposing to slap a 42% tariff on our potash. Our potash companies and our other resource industries are in competition with other countries for a variety of reasons, some of which are their wage rates, the size of their markets, whether or not they get any money, and it has little or nothing to do with the quality or quantity of transportation in this country.

Ms Riche: We keep coming back to that, and I just want to state here that why we are here and why we are opposed is clear. When you talk about representing . . . and trying to break it down, and the Canadian Labour Congress merely representing 140,000 and not looking at the others . . . We are a completely democratic organization. Our mandate comes from a convention, a convention which has 3,000 delegates who represent all 2 million of our membership and who passed the document unanimously opposing this legislation and opposing any form of deregulation.

[Traduction]

cela est possible dans ces pays grâce à la collaboration entre le gouvernement, les employeurs et les employés?

Si ce projet de loi contenait ce genre de dispositions—malheureusement, nous ne pouvons pas présenter d'amendements en ce sens, car ils dépasseraient le champ du projet de loi et seraient jugés inacceptables—il y aurait beaucoup moins d'opposition. Monsieur le président, je voudrais demander . . .

Le président: Avez-vous une question? Vous avez fait un commentaire.

M. Benjamin: Avez-vous des suggestions à faire concernant le principe du projet de loi? Pourriez-vous nous envoyer un amendement qui porterait sur ce genre de choses?

Mme Riche: Si nous commençons à préparer des amendements et proposer des modifications ici et là, nous affaiblissons notre opposition à ces deux projets de loi. Nous ne voulons pas nous laisser entraîner dans ce genre de discussion. Michael a dit que l'on aurait pu ajouter un objectif, mais cela ne suffirait certainement pas à satisfaire le mouvement syndical.

Vous avez parlé d'une approche collaborative; c'est certainement possible. Si vous voulez recommencer à zéro, nous sommes certainement prêts à collaborer à la rédaction d'un nouveau projet de loi.

M. Benjamin: Monsieur le président, puisque M. Cochrane a décidé d'attribuer tous les maux de nos industries primaires et secondaires au transport . . . Vous savez, si nous pouvions transporter tout cela pour rien, ce serait parfait, sauf que les États-Unis nous imposeraient de nouveaux tarifs.

Je m'intéresse tout particulièrement à la situation dans l'industrie de la potasse. Je crois qu'un certain nombre de travailleurs dans ce secteur appartiennent à des syndicats affiliés au CTC. Ne vous ont-ils pas informés, ainsi que le public, du fait que, pour ce qui est du transport de la potasse, personne au monde n'est plus efficace que nous? Pourtant, les États-Unis envisagent d'imposer des droits de 42 p. 100 sur notre potasse. Les sociétés productrices, et autres entreprises du secteur primaire, sont en concurrence avec des sociétés étrangères pour diverses raisons, parmi lesquelles les salaires, la taille du marché, les subventions, et cela n'a pas grand-chose à voir avec la qualité ou la quantité des services de transport au Canada.

Mme Riche: Nous y revenons sans cesse, et je tiens à dire que la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui et la raison pour laquelle nous sommes opposés à ce projet de loi sont claires. Quand vous parlez de représenter . . . et que l'on essaie d'analyser les chiffres, et lorsque l'on dit que le Congrès du travail du Canada ne représente que 140,000 personnes, sans s'occuper des autres . . . Notre organisation est parfaitement démocratique. Notre mandat est défini lors du congrès, auquel participent 3,000 délégués représentant nos 2 millions de membres, et ils ont adopté à l'unanimité un document s'opposant au projet de loi et à toute forme de déréglementation.

[Text]

We are not opposing regulation, but opposing deregulation. So the ECW, which represents the potash workers, would be part of that commitment, would be part of that statement, would be part of that document. All the public sector workers would be part of that document and part of that mandate. So it is not a small group of affiliates, 140,000 members running amok and going off on their own making statements on a particular piece of legislation. This is supported by the entire membership.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have been through this once before in recent years, and I will never be bitter, but when we went through the battle about the Crow rate in 1982 and 1983, the railroads, the government, the manufacturers association and the Chamber of Commerce said there would be more jobs. They all said railroad lines in western Canada from Thunder Bay to the Pacific coast would be rejuvenated and double-tracked, etc. What has been the experience since 1983 on the railways?

Mr. Bourgeois: I was going to say the railways... for instance, we did start to double-track, and we know where that is now. We also know how the loading of cars is down, so that really did not do anything. They are always saying they do not subsidize anything, but because of the subsidization the U.S. government gave to their wheat growers, other countries that would ordinarily buy from Canada are buying from the U.S.

Mr. Benjamin: Have we not had something in the order of 10,000 more lay-offs on both railroads since the abolishment of the Crow rate, when we were promised and told and assured—not by this government but the previous one—there would be more jobs?

Mr. Bourgeois: Yes, we have had lay-offs. I am not too sure of the numbers, but I know they are around the 10,000 figure, and we probably will face another 10,000 or so between here and the year 1995.

Mr. Benjamin: The railroads tell us somewhere closer to 15,000 by 1991, and 15,000 miles of track. In the area of employment in the airlines, I think Mr. Cochrane or another of my colleagues opposite mentioned the great increase in jobs that will result, because it did in the United States. I am not going to get into an argument about which study said which, but we have been moving towards deregulation in the airlines for the last two years or three years. It is by government policy direction to the CTC without amending any legislation.

• 1220

Have you any figures about lay-offs which have occurred since 1984 in the airlines industry and the associated employment directly to airlines? I am thinking of airports, air traffic controllers, etc. Yesterday Wardair announced 60 more lay-offs. As a result of the take-over, PWA says they will be laying off a substantial number of people. They said that yesterday. Have you any figures about how much of this has been going on over the last two or three years? On the assumption this goes through, what do you project over the next two years?

[Translation]

Nous ne sommes pas contre la réglementation, mais contre la déréglementation. Par conséquent, la ECW, qui représente les travailleurs dans l'industrie de la potasse, a participé à cette prise de décision, à l'adoption du document. Tous les travailleurs du secteur public ont participé à cette décision et à la définition du mandat. Il ne s'agit donc pas du simple fait d'un petit groupe d'affiliés, de 140,000 membres qui auraient perdu la raison et feraient leur propre déclaration sur un projet de loi donné. Notre position est celle de tous nos membres.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai déjà passé par là, il y a quelques années, et je n'en garde aucune amertume, mais lorsque nous avons livré la bataille du Nid-de-Corbeau, en 1982 et 1983, les chemins de fer, le gouvernement, l'association des fabricants et la Chambre de commerce nous ont dit que cela créerait des emplois. Tout le monde a dit que les chemins de fer dans l'Ouest du Canada, de Thunder Bay à la côte ouest, s'en porteraient mieux et seraient dédoublés, et cetera. Que s'est-il passé dans le secteur ferroviaire depuis 1983?

M. Bourgeois: J'allais dire que les chemins de fer... Par exemple, on a commencé le dédoublement, et nous savons bien ce qu'il en est maintenant. Nous savons aussi que le nombre de wagons chargés a diminué, et cela n'a donc rien apporté. On répète sans cesse que l'on ne subventionne rien, mais comme le gouvernement subventionne les céréaliers, les anciens clients du Canada s'adressent maintenant aux États-Unis.

M. Benjamin: N'y a-t-il pas eu quelque 10,000 mises à pied dans les deux sociétés de chemin de fer depuis l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau, alors que l'on nous avait promis, garanti—non pas cette administration, mais la précédente—qu'il y aurait davantage d'emplois?

M. Bourgeois: Oui, il y a eu des mises à pied. Je ne sais pas exactement combien, mais c'est aux environs de 10,000, et il y en aura probablement encore 10,000 autres d'ici à 1995.

M. Benjamin: Selon les chiffres qu'avancent les chemins de fer, ce serait plutôt 15,000 d'ici à 1991 et 15,000 milles de voie ferrée. Dans le secteur aérien, M. Cochrane, ou un autre député de la majorité, a dit qu'il y aurait beaucoup de nouveaux emplois, puisque c'est ce qui s'est produit aux États-Unis. Je ne veux pas ouvrir une discussion pour savoir quelle étude dit quoi, mais la déréglementation dans le secteur aérien a commencé depuis deux ou trois ans, par directive du gouvernement à la CCT, sans modification de la loi.

Avez-vous des statistiques sur les mises à pied dans le secteur aérien depuis 1984, et dans les secteurs directement associés? Je veux parler du personnel des aéroports, des contrôleurs aériens, etc. Wardair a annoncé hier 60 nouvelles mises à pied. PWA a annoncé hier qu'en raison du fusionnement, un grand nombre d'employés seraient mis à pied. Avez-vous des chiffres sur les mises à pied qui ont eu lieu au cours des deux ou trois dernières années? Si ce projet de loi est adopté, combien en prévoyez-vous au cours des deux prochaines années?

[Texte]

Mr. Bourgeois: I have not told them the figures. Eastern Provincial Airlines lost a little over 300 to regulation. We have lost a few jobs at Nordair. We have lost jobs when Transair was bought out by PWA. There will be jobs lost in this new airline, CAIL. We forecast at least 1,000 jobs. The CIL merger . . . That is only from our group.

I could not tell how many it affects in the associate. For example, when they moved the operation from Gander to Halifax, with a promise of no jobs lost, it certainly did not help Gander. No sooner were these people in Halifax, we were hit with the sledge. There were approximately 225.

We all know what happened at Quebecair. I dare say Quebecair . . . the number of jobs lost, even though some of them moved on . . . Pilots lost only \$20,000 or \$30,000. I guess that does not concern our workers in the plant, who do not earn that kind of money. The same thing happened to those of our people who went on to jobs at about 60% of their salary, with scarcely any benefits.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: There is a part about regional development. Does the Labour Congress react to that? Is it a positive or negative step? It is not in your brief. You missed that one.

The Chairman: Clause 3. I think Michael said it was sort of like motherhood.

Mr. Bourgeois: I do not think we missed it. I cannot repeat it as well as Nancy said it. It is the reason we are taking the position we have here. In our brief, we state we are not against changes. Because of the impact you are going to have on the Canadian sectors as a whole, the economy or regional development, we feel it would take more time than this committee has allowed it.

Mr. Cochrane: Everyone has been very pleased to say the machinists are one of the national groups which stopped the deal regarding Moncton. I will preface my comments by saying the government chose not to intervene. To my mind, CN made a very poor decision about Atlantic Canada. The government deserves criticism for not intervening. You say you are not against change. You are anxious to see regional development enhanced and so on. Can you justify and explain the machinist vote in the Moncton situation?

Mr. Bourgeois: Yes, I guess I can justify it. As an organization, we have always ratified our collective agreement on Canadian National, Canadian Pacific, ONR, Algoma Central, Devco Railway, whichever one you want to refer to, on a national basis. With the proposal in Moncton, I did not even bother to assign staff. I myself went to try to get the best I could, hoping I could convince the remainder of the membership in Canada that the railways were being honest with us about contracting out. We have had so many problems with contracting out with the railways that the membership did not put their trust in me. They turned down the proposal at which

[Traduction]

M. Bourgeois: Je ne leur ai pas donné les chiffres. À *Eastern Provincial Airlines*, un peu plus de 300 emplois ont été perdus. Nous en avons perdu quelques-uns chez Nordair. Des emplois ont été éliminés lorsque PWA a acheté *Transair*. La création de la nouvelle société, CAIL, entraînera une perte d'emplois. Nous prévoyons qu'elle en touchera au moins 1,000. Le fusionnement CAIL . . . et c'est seulement dans notre groupe.

Je ne peux pas vous donner de chiffres pour les secteurs connexes. Par exemple, lorsque les opérations de Gander ont été transférées à Halifax, avec la promesse qu'aucun emploi ne serait touché, Gander n'en a certainement pas profité. À peine les gens étaient-ils arrivés à Halifax que l'épée nous est tombée sur la tête. Cela a touché environ 225 personnes.

Nous savons tous ce qui est arrivé à Québecair. Je dois dire que Québecair . . . le nombre d'emplois perdus, même si certains sont partis . . . Les pilotes n'ont perdu que 20,000\$ à 30,000\$. Je suppose que cela ne touche pas nos travailleurs qui ne gagnent pas de telles sommes. La même chose est arrivée à certains de nos membres qui ont dû accepter des emplois à 60 p. 100 environ de leur salaire, presque sans avantages sociaux.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Il y a une partie concernant le développement régional. Le Congrès du travail a-t-il une opinion là-dessus? Est-ce une mesure positive ou négative? Vous n'en parlez pas dans le mémoire. Cela vous a échappé.

Le président: L'article 3. Michael a dit, je crois, que c'était un domaine sacro-saint.

M. Bourgeois: Je ne crois pas que cela nous ait échappé. Je ne peux pas vous le dire aussi bien que Nancy. C'est la raison pour laquelle nous avons adopté cette position. Dans notre mémoire, nous avons dit que nous ne sommes pas contre le changement. Étant donné les répercussions que cela aura sur tous les secteurs de la vie au Canada, sur le développement économique et régional, nous estimons que le Comité devrait prendre davantage de temps.

M. Cochrane: Tout le monde est heureux de dire que les machinistes sont parmi les groupes nationaux qui ont empêché la conclusion de l'affaire pour Moncton. Je dirai tout d'abord que le gouvernement a choisi de ne pas intervenir. À mon avis, le CN a pris une fort mauvaise décision concernant l'Atlantique. Le gouvernement mérite d'être critiqué pour n'être pas intervenu. Vous dites que vous n'êtes pas contre le changement. Vous voulez voir une amélioration dans le développement régional, et ainsi de suite. Pouvez-vous expliquer et justifier le vote des machinistes dans l'affaire de Moncton?

M. Bourgeois: Oui, je peux le justifier. En tant qu'organisme, nous avons toujours ratifié notre convention collective avec le Canadien national, le Canadien pacifique, l'ONR, *Algoma Central*, *Devco Railway*, sur une base nationale. Pour l'affaire de Moncton, je ne l'ai même pas confiée au personnel. J'y suis allé moi-même, pour essayer d'obtenir le meilleur contrat possible, en espérant pouvoir convaincre le reste de nos membres au Canada de l'honnêteté des chemins de fer en matière de sous-traitance. Nous avons eu tellement de problèmes dans ce domaine que les membres ne m'ont pas fait confiance. Ils ont rejeté la proposition que j'avais préparée.

[Text]

I had arrived. We had a very good example here about a week ago. We laid off on Friday 13, and that very same day we got hold of a telegram, which I think was dated the day before, saying we had to transfer I forget how many units from Moncton to Montreal to be repaired.

• 1225

Canadian National came back—this is why I tell you that our people do not have any faith in them—and told us the reason they did it was economics, that all the units were around the Montreal area and it was more practical for them to have them repaired there, instead of bringing them back to Moncton and perhaps saving some jobs. There again we caught them lying, because we had some units right in the bloody shops. We made sure it was made known to the public in Moncton, the machinists and the others.

I do not apologize for that. I did the best I could. Once again, because of the manner in which we have been lied to in the past, the membership felt that this contracting out was not a strong enough guarantee and there was no way they were going to see their work go out of all our shops, not only the Moncton shops. We already know that when Dr. LeClair appeared before your committee he had stated that he had to start looking around for work for the Point St. Charles shop because there was not enough there.

I say that if the proposals of the study commissioned and done for the railways are accepted, you will see all our main shops closed down. You might have a place such as Gordon Yard, and others throughout Canada like it, just to do the actual servicing. It is sort of a filling station kind of a thing, if you want. Other than that, our shops will be gone and the work will be contracted out.

Mr. Cochrane: Just a comment on that. I guess we have seen both government and union activity decide something will be located somewhere else and turn down an opportunity for another opportunity that had been lost in one of the regions in the country to go to—unfortunately, by the looks of it—central Canada. This is kind of a sad scenario on the part of governments, but it is also a sad scenario on—I guess I am accepting some of the blame, and I assume that you are prepared to as well.

Mr. Bourgeois: I might say during that week of negotiations, they went practically around the clock for three days with a person from the Ministry of Labour. We did come up with a proposal to make sure the contract was not going to hurt anybody, and we felt it was sound-proof, but the railways did not want to buy it.

Mr. Cochrane: I have just one last question. It is my understanding there were informal talks between the new employer and the International Association of Machinists to represent the people if the deal was worked out for Moncton. Is this true or false?

Mr. Bourgeois: Yes, there were.

[Translation]

Nous en avons eu un très bon exemple ici, il y a environ une semaine. Il y a eu des mises à pied le vendredi 13, et le même jour, nous avons obtenu copie d'un télégramme qui était daté de la veille, je crois, où l'on disait qu'il fallait transférer je ne sais combien d'unités de Moncton à Montréal pour les faire réparer.

La direction du CN nous a dit—c'est la raison pour laquelle nos membres ne lui font plus confiance—que la décision avait été prise pour des raisons économiques, que toutes les unités étaient dans la région de Montréal et qu'il était donc plus pratique de les faire réparer là-bas, plutôt que de les ramener à Moncton et de sauver peut-être quelques emplois. Encore une fois, nous les avons pris en délit de mensonge, puisqu'il y avait des unités dans les ateliers de Moncton. Nous avons veillé à ce que cela se sache, dans le public, chez les machinistes et tous les autres à Moncton.

Je ne le regrette pas. J'ai fait de mon mieux. Encore une fois, comme on nous a menti par le passé, les membres ont trouvé que la garantie en matière de sous-traitance n'était pas suffisante et qu'ils n'avaient pas l'intention de voir le travail quitter nos ateliers, pas seulement ceux de Moncton. Nous savons déjà que lorsque M. LeClair a comparu devant votre Comité, il a dit qu'il devait chercher du travail pour l'atelier de Pointe-Saint-Charles parce qu'il n'en avait pas assez.

Je prétends que si l'on accepte les propositions présentées dans l'étude demandée par les chemins de fer, tous les principaux ateliers vont fermer. Il y aura peut-être encore quelque chose à la gare de Gordon, par exemple, et quelques autres du même genre, juste pour l'entretien. Une station-service, en quelque sorte. À part cela, tous les ateliers fermeront, et le travail sera confié à des sous-traitants.

M. Cochrane: Une observation à ce propos. Nous avons vu le gouvernement, comme les syndicats, décider de l'emplacement d'un atelier et refuser une occasion pour en saisir une autre qui ne s'est pas concrétisée dans les régions, pour aller—malheureusement cela semble être le cas—dans le centre du pays. C'est triste que les gouvernements agissent ainsi, mais c'est aussi triste que... je suis prêt à accepter une part de responsabilité, et je présume que vous êtes prêts à faire de même.

M. Bourgeois: Permettez-moi de dire que pendant la semaine de négociation, on a travaillé pratiquement 24 heures par jour pendant trois jours avec un représentant du ministère du Travail. Nous avons préparé une proposition qui permettait d'épargner tout le monde, et elle nous paraissait tout à fait solide, mais les chemins de fer n'ont pas voulu en entendre parler.

M. Cochrane: J'ai une dernière question. Je crois savoir qu'il y a eu entre le nouvel employeur et l'Association internationale des machinistes des discussions officieuses concernant la représentation des employés si l'affaire était conclue à Moncton. Est-ce vrai?

M. Bourgeois: Oui.

[Texte]

Mr. Cochrane: Thank you. I think we all have a role to play in regional development. I am glad it is in the act. I am not happy that it is very strong. We have a role to play, but consequently I think all labour in the country has a role to play so we all share in some of the benefits of a productive work force.

The Chairman: Mrs. Riche, I want to thank you and your colleagues for coming today and appearing. We have gone a little over time, which is our recognition of the very diverse and wide group you represent. I must say I felt everything was very even and we tried to keep on point.

I must say just in conclusion, since you raised it in your opening oral statement—and I admit all life is not black and white, there are compromises, and Mr. Benjamin alluded to some compromises on the issue of whether the committee should even travel. Obviously once the committee decided to travel, it was impossible, no matter what your timeframe, to travel to all parts of Canada. We are open to legitimate points of criticism, but just in the four days out west we had 53 witnesses. Today, by the time we conclude our hearings, we will have had over 100 witnesses. By the time we finish next week and come back to Ottawa after four days in the east, we will have had over 150 witnesses. Granted it would be nice to go to all those the smaller places in the east and the north, but we are hearing somewhat the same type of argument.

The bill has gone through second reading. This is why it is a little different. It is not just the philosophy, although obviously we hear philosophy. Just to come back to what someone said—I think it was you, very properly. I was here. Mr. Benjamin was not quite here, but I was here in 1966 and 1967 when the then Transportation Act came onto the floor of the House. The bill then—now, I know times have changed—was debated three days in second reading. It was referred to a transport committee of the day—and I was there—and that committee had hearings over a period of 23 days, period. No travel. Then it was referred back, and under the procedures of the House of Commons in those days it did get ventilation in the Committee of the Whole for 15 days.

So you had a total of 37 days, stretched over a period from September to December. It was done in that timeframe, albeit there was the MacPherson report two years before. In terms of the parliamentary process, the timeframe in Parliament was 37 days. We are going to be more than 37 days... We received the Minister's statement in January or December, the *Freedom to Move* paper was floated in July of 1985, and here we are in 1988.

• 1230

I am not trying to provoke; I am just trying to put a perspective. I am open. We are open. We would love to take a lot longer, but we feel there have been compromises, which do

[Traduction]

M. Cochrane: Merci. Je crois que nous avons tous un rôle à jouer dans le développement régional. Je suis heureux que cela ait été prévu dans la loi, bien que ce ne soit pas tout à fait assez fort. Nous avons un rôle à jouer, mais cela veut dire, il me semble, que tous les syndicats du pays ont également un rôle à jouer si nous voulons tous tirer avantage d'une main-d'œuvre productive.

Le président: Madame Riche, je vous remercie, ainsi que vos collègues, d'être venus aujourd'hui. Nous avons dépassé le temps prévu, mais c'est en reconnaissance de la grande diversité des membres que vous représentez. Je dois dire que cela m'a paru très équilibré et que nous ne nous sommes pas écartés du sujet.

Pour conclure, et puisque vous l'avez mentionné dans votre déclaration—et je compte bien que dans la vie, les choses ne sont pas noires ou blanches, il y a des compromis, et M. Benjamin a mentionné certains compromis concernant les déplacements du Comité. Bien entendu, une fois que le Comité eut décidé de se déplacer, il était impossible, quels que soient les délais, de se rendre partout au Canada. Nous sommes prêts à accepter les critiques légitimes, mais en quatre jours que nous avons passés dans l'Ouest, nous avons entendu 53 témoins. Lorsque nous terminerons les audiences d'aujourd'hui, nous en aurons entendu plus de 100. Lorsque, la semaine prochaine, nous reviendrons à Ottawa après notre tournée de quatre jours dans l'Est, nous en aurons entendu plus de 150. Bien sûr, il serait préférable de pouvoir aller dans toutes les petites localités de l'Est et du Nord, mais les arguments qu'on nous présente sont toujours sensiblement les mêmes.

Le projet de loi est passé en deuxième lecture. C'est la raison pour laquelle ces audiences sont un peu différentes. Il n'est plus question de philosophie, même si l'on en parle évidemment encore. Pour revenir à ce que disait quelqu'un—je crois que c'était vous, et avec raison... J'étais ici, ce qui n'était pas le cas de M. Benjamin en 1966 et 1967, lorsqu'a été déposée à la Chambre la Loi sur les transports. À l'époque—et je sais bien que les temps ont changé—le projet de loi avait fait l'objet d'un débat pendant trois jours à l'étape de la deuxième lecture. Il a été soumis au Comité des transports de l'époque—dont je faisais partie—qui a tenu des audiences pendant 23 jours, sans déplacement. Il a ensuite fait rapport du projet de loi à la Chambre, et selon la pratique de l'époque, le projet de loi a pu être discuté en Comité plénier pendant 15 jours.

Cela donne donc un total de 37 jours, sur une période allant de septembre à décembre. Ça s'est fait dans ces délais-là, même s'il y avait eu le rapport MacPherson deux ans plus tôt. A la Chambre, au Parlement, tout a été fait en 37 jours. Nous y avons consacré plus que 37 jours... Nous avons reçu la déclaration du ministre en janvier ou en décembre, et *Aller sans entraves* a été publié en juillet 1985; nous sommes maintenant en 1988,

Ce n'est pas de la provocation, j'essaie simplement de remettre cela dans une juste perspective. Je suis ouvert, nous le sommes tous. Nous aimerions beaucoup étudier la question

[Text]

not make everyone happy; it does not make members on all sides happy, but we are working within that type of timeframe and in effect with that type of perspective on the last major change, which was 20 years ago. I just wanted to mention that, since you raised it very properly in your comments. I just wanted to evenly reply.

Thanks very much for coming today. As I said, we have gone over time, but quite deliberately, because I wanted to make sure members had the chance to examine and you the chance to respond.

Ms Riche: Very briefly, I would just like to thank you, as the chairman of the committee, for allowing us this time. Obviously if you are going to hear 150 presentations by the time you will have finished your hearings, and still a lot will not have been heard, that indicates there is an interest out there, even if the media might be ignoring this committee. There is an interest in this, and I would assume that many of the presentations would support our side.

We have spent most of the morning, apart from the time that there was a little bit of red-baiting going on, talking about employment and jobs. I want to refer you to this brief and to our previous brief in November 1985 in the areas of safety, regional disparity, and industrial concentration. We would hope that you would look at those sections as well. I thank you very much.

The Chairman: I want to thank you and your colleagues for coming and making the presentation you made. Thanks very, very much.

We will now call the next witness, Mr. Edsforth. Mr. Edsforth, you have been sitting here patiently. Your CV I guess has been circulated. We have in front of us, and it has been circulated to members, the report entitled *An Analysis of the Revenue Impact upon the Canadian Railways of the Competitive Access Provisions of Bill C-18*, which was prepared for Transport Canada and the Economic Regulatory Reform Group. Unless you want to not dissect it totally, but give us a little overview on that, we will get into the questions. Because of the nature of your evidence, I am certainly going to make sure that the opposition members, who more or less I think would be a little adverse to some of your conclusions, will have a proper opportunity to examine along with government members. Welcome.

Mr. J. Edsforth (President, Travacon Research Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. I would like to make a brief opening statement. Just for a moment I would like to refer to my CV that was circulated just recently. My position is president of Travacon Research Ltd., which is a small management consulting firm that specializes exclusively in transportation economics. I have been very heavily involved in railway activities for several years. I currently reside in the United States, but I am a Canadian by birth, was brought up here, and I am a Canadian citizen.

Down at the bottom of the first page you will see a chronological listing of expert appearances that I have made. On the

[Translation]

plus longuement, mais nous estimons qu'il y a déjà eu des compromis, qui ne satisfont pas tout le monde; ils ne satisfont pas les députés de tous les partis, mais nous prenons plus de temps que ce qui avait été consacré à la dernière grande réforme, il y a 20 ans. Je voulais simplement vous le signaler, puisque vous avez très justement soulevé la question dans votre déclaration. Je voulais simplement vous répondre.

Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui. Comme je l'ai dit, nous avons délibérément dépassé le temps prévu, parce que je voulais que les députés aient la possibilité de vous poser des questions et que vous puissiez y répondre.

Mme Riche: Très brièvement, je voudrais vous remercier, en tant que président du Comité, de nous avoir réservé ce temps. Si, à la fin de vos audiences, vous aurez entendu 150 exposés et qu'il reste encore tant de gens qui n'ont pas été entendus, cela prouve que la question suscite beaucoup d'intérêt, même si les médias n'y ont prêté aucune attention. Les gens s'y intéressent, et je suppose qu'un grand nombre des exposés qui vous ont été faits partagent notre point de vue.

Nous avons passé l'essentiel de la matinée, mises à part quelques petites provocations, à parler d'emplois. J'attire encore une fois votre attention sur les passages de ce mémoire et de celui de novembre 1985 portant sur la sécurité, les disparités régionales et la concentration industrielle. Nous espérons que vous les étudierez également. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, ainsi que vos collègues d'être venus ce matin. Merci beaucoup.

J'appelle maintenant le témoin suivant, M. Edsforth. Monsieur Edsforth, vous avez été très patient. Je crois que votre *curriculum vitae* a été distribué aux députés. Tous les députés ont reçu le rapport intitulé: *Analyse de l'incidence des dispositions du projet de loi C-18 relatives à l'accroissement de la concurrence sur les recettes des chemins de fer canadiens*, qui a été préparé pour Transports Canada et le Groupe de réforme de la réglementation économique. Nous pouvons vous poser des questions, à moins que vous vouliez nous donner un aperçu général du rapport, sans entrer dans les détails. Étant donné la nature de votre témoignage, je veillerai à ce que les députés de l'opposition, qui n'accepteront sans doute pas certaines de vos conclusions, aient la possibilité de vous poser des questions, ainsi que les députés de la majorité. Soyez le bienvenue.

M. J. Edsforth (président, Travacon Research Ltd.): Merci, monsieur le président. Bonjour messieurs. Je voudrais faire une courte déclaration liminaire. Je voudrais attirer votre attention un instant sur mon *curriculum vitae* que vous venez de recevoir. Je suis président de *Travacon Research Ltd.*, une petite société de consultants en gestion spécialisés exclusivement dans l'économie des transports. J'ai beaucoup travaillé dans le secteur des chemins de fer depuis quelques années. J'habite actuellement aux États-Unis, mais je suis Canadien de naissance, j'ai grandi ici et je suis citoyen canadien.

Au bas de la première page, vous noterez la liste chronologique de mes comparutions à titre d'expert. Vous noterez à la

[Texte]

second page you will note that I did appear before the House of Commons Standing Committee of Transport in 1983 with respect to the Western Grain Transportation Act.

The Chairman: You will have your chance, Mr. Benjamin.

Mr. Edsforth: My apologies, Mr. Benjamin.

I would just like to briefly go through a few pages of the executive summary of my report to highlight a few points. At the top of the first page is the summarization of my terms of reference, which it says there is to estimate the revenue impact of the comparative access provisions of Bill C-18 on the two railways.

The first section of the report goes into the gross revenue of each of the two railways incrementally exposed to competition by each of the three provisions for competitive access. By that, we mean traffic that is now captive to one of the railways to the extent that it moves by rail and which would become exposed to competition.

• 1235

You will notice down at the tail-end of the first paragraph of that section I say based upon information provided by the railways I have estimated that 73% of CN traffic and 58% of CP traffic, excluding grain and intermodal, is currently captive to the railways.

Over on the second page, you will notice a table which shows the estimated incremental gross revenue exposure of the two carriers based upon the data they gave me which totals approximately \$1.5 billion annual revenue for CN and just short of \$1 billion for CP, and I show a distribution to each of the three provisions there. Of course, this does not measure traffic loss or profit loss; it is strictly the traffic that would become incrementally exposed.

I then go on to try to estimate the bottom line impact and as you will see in the second sentence of the next paragraph, I define contribution loss as being the economic measure of the net impact of the revenue loss. For traffic that is retained by the railways but at reduced rates, the contribution loss is the same as a net revenue loss or a net profit loss. For traffic lost to other carriers, the contribution loss would be somewhat less than that.

I then go on to what I think is a very important point; I say the major impact of the competitive access provisions is expected by the shippers and the railways to be the retention of traffic by the existing rail carriers but at reduced rates rather than traffic lost to competing United States and Canadian carriers. This was a virtually unanimous opinion of everybody I talked to. I did not find anybody who felt the reverse would be the case.

Then I go on to say that to conduct this analysis, I interviewed both railways and 31 shippers representative of the

[Traduction]

deuxième page que j'ai comparu devant le Comité permanent des transports en 1983, lorsqu'il étudiait la Loi sur les transports du grain de l'Ouest.

Le président: Votre tour viendra, monsieur Benjamin.

M. Edsforth: Excusez-moi, monsieur Benjamin.

Permettez-moi de passer en revue brièvement quelques pages du résumé de mon rapport pour souligner certains points. Au début de la première page, il y a le résumé de mon mandat, qui, comme il est dit ici, était d'évaluer l'incidence des dispositions du projet de loi C-18 qui visent à accroître la concurrence sur les recettes des deux sociétés de chemins de fer.

La première partie du rapport examine les recettes brutes estimatives des chemins de fer progressivement exposées à la concurrence par chacune des trois dispositions visant à accroître celle-ci. Nous entendons par là le trafic captif de l'un des chemins de fer et qui fait l'objet de concurrence.

A la fin du premier paragraphe de cette partie, vous noterez qu'en me fondant sur des renseignements fournis par les chemins de fer, j'ai estimé que 73 p. 100 du trafic du CN et 58 p. 100 du trafic du CP, à l'exclusion du transport des céréales et du transport intermodal, sont captifs des chemins de fer.

A la deuxième page, on peut voir un tableau où figure l'augmentation estimative brute des recettes des deux transporteurs selon des données qu'on m'a fournies. Or, d'après ces chiffres, les revenus estimatifs du CN atteignent environ 1.5 milliard de dollars par année et ceux du CP près d'un milliard de dollars, et le tableau montre une répartition en fonction des trois catégories. Bien entendu, ce tableau n'indique pas la diminution du trafic ni les pertes de bénéfices; on y trouve strictement le trafic susceptible de connaître une augmentation.

Ensuite, on passe à l'estimation des résultats de cela, et à la deuxième phrase du paragraphe suivant, je définis les pertes de contributions comme étant la mesure économique des conséquences nettes des pertes de recettes. Dans le cas du trafic ferroviaire à tarif réduit, le manque à gagner au niveau des contributions est identique à une perte nette de bénéfices ou à un manque à gagner. Dans le cas du trafic perdu au profit d'autres transporteurs, la perte des contributions serait quelque peu inférieure.

On arrive ensuite à un point qui me paraît très important. Les expéditeurs et les services ferroviaires s'attendent à ce que les principales répercussions des dispositions d'accès à la concurrence soient le maintien du trafic ferroviaire actuel, mais à des taux réduits, et non la perte de ce trafic au profit d'autres transporteurs canadiens ou de transporteurs américains. Cet avis était tout à fait unanime de la part de tous ceux à qui j'en ai parlé. Je n'ai rencontré personne qui prévoyait le contraire.

Je précise ensuite que, pour effectuer une telle analyse, j'ai interviewé des gens des deux chemins de fer et de 31 services

[Text]

major commodity groups in all regions, and I set up a sample of 116 shipments that are currently captive, which I then analysed in some detail.

I might say that in those 116 shipments, I gave particular emphasis to some movements that I was directed to by the railways, particularly CP, who are very concerned with traffic originating in southern Alberta and southern British Columbia destined to Vancouver which would become subject to possible BN traffic competition, and I did look at those in some greater detail because of the relative importance of them, as directed to me by CP.

I would like to move over to page v of the summary, where there is a table summarizing the impact as I found it to be, and these are my upper limit estimates. This is, as far as I could make out, the worst case in terms of loss to the railways.

This table A refers to CN and you will see that my estimate was that they would retain traffic at reduced rates but it would cost them approximately \$128 million per year. They would lose approximately \$52 million in traffic to CP Rail, approximately \$10 million in traffic to the United States railroads, but this would be offset by a gain of some \$30 million from CP for a net loss of \$161 million to CN.

In terms of reduced contribution on an after-income tax basis, based upon CN eventually having to pay taxes—as they have told me on many occasions they expect to shortly—it would come down to a loss contribution of approximately \$68 million for CN in the worst case.

The following page shows the same information for CP, and I will not go through all the numbers again. They generally tend to be smaller than for CN, but they show the same kind of distribution. You will notice that the traffic loss to the United States railroads in the case of CP is only about \$6 million estimated and the reduced contribution for CP is about \$25 million after income taxes.

I would like to next refer to the bottom of page vii, right at the paragraph at the conclusion of the page where I say it was found that the average present contribution margin for domestic shipments which would obtain rate reductions from the provisions is 87% of variable cost, while that for transborder shipments which would obtain rate reductions is currently 57%.

What that told me is these provisions will probably do the job they are being asked to. They will provide rate relief for the people who are paying the very high contribution margins, and those are very high contribution margins. That is what they are intended to do and apparently, that is what they are going to do.

Following on, on page vii, I will not read it, but there are several points which I list on pages viii and ix which I believe tend to make those estimates high, if anything, rather than low. I will not go through them one by one, but there are several reasons for that.

[Translation]

d'expédition dans les principales catégories de marchandises de toutes les régions, et j'ai effectué un échantillonnage de 116 expéditions sur des trajets captifs, et je les ai analysées de façon assez approfondie.

J'ai souligné, dans ces 116 expéditions, certains mouvements jugés importants aux yeux des chemins de fer, particulièrement le CP. Ce dernier est en effet très préoccupé par le trafic provenant du sud de l'Alberta et du sud de la Colombie-Britannique et ayant Vancouver pour destination, car il risque de faire l'objet d'une concurrence de la part du CN. J'ai donc examiné ces trajets de façon plus poussée, compte tenu de l'importance que leur accordait le CP.

J'aimerais maintenant passer à la page v du sommaire, où l'on trouve un tableau récapitulatif des répercussions, avec mes estimations maximales. Il s'agit des pertes les plus graves que j'ai pu calculer pour les chemins de fer.

Ce tableau porte sur le CN, et vous y verrez mon hypothèse selon laquelle ce service ferroviaire conservera son niveau de trafic, mais à des tarifs réduits, ce qui lui coûtera environ 128 millions de dollars par année. En effet, ce service perdra pour environ 52 millions de dollars en trafic au profit de CP Rail et environ 10 millions de dollars aux chemins de fer américains, mais cela serait quelque peu neutralisé par des bénéfices de 30 millions de dollars réalisés au détriment du CP, contre des pertes nettes de 161 millions de dollars.

Par rapport à la réduction des contributions en fonction du revenu après impôt, car le CN nous a dit à maintes reprises s'attendre à devoir payer de l'impôt très bientôt, on assisterait à une baisse des contributions d'environ 68 millions de dollars au CN, et ce, dans la pire des hypothèses.

À la page suivante, on peut voir les mêmes renseignements relatifs au CP, cette fois; je ne citerai donc pas tous les chiffres. Disons seulement qu'ils ont tendance à être plus faibles que ceux du CN, mais qu'ils se répartissent de la même façon. Vous observerez que le trafic passé aux chemins de fer américains n'atteint que 6 millions de dollars dans le cas du CP et que la réduction des contributions au CP s'établit à environ 25 millions de dollars après impôt.

J'aimerais maintenant passer au bas de la page vii, plus précisément au paragraphe où il est dit que la marge des contributions moyennes actuelles dans le cas des expéditions internes effectuées à des tarifs réduits correspond à 87 p. 100 des coûts variables, tandis que, dans le cas des expéditions hors-frontière à tarif réduit, cette marge est de 57 p. 100.

À mon avis, ces chiffres indiquent que les dispositions prévues obtiendront les résultats escomptés. Elles permettront à ceux qui paient des contributions très élevées, et elles sont vraiment très élevées, de bénéficier de tarifs réduits. Or, c'est la raison d'être de ces dispositions, et il semble bien que c'est ce qu'elles accompliront.

Je ne lirai pas le reste de la page vii, mais, aux pages viii et ix, on peut voir des données estimatives maximales plutôt que minimales. Je ne m'y arrêterai pas de façon détaillée, mais ces résultats s'expliquent par diverses raisons.

[Texte]

• 1240

On page ix I then provide a companion set of estimates, what I call a lower-limit case. The main difference between a lower-limit case and the numbers we have just seen is that on the numbers we have just gone through I have assumed the railways already had the assets, that is the equipment and facilities, in place to compete with each other.

In the estimates that you see on page ix I have assumed that the competing railroads would have to go out and buy new equipment and put new facilities in place to handle the traffic, which of course makes them less competitive. As a consequence the impacts are much less than in the previous case, being approximately an after-tax loss of \$32 million for CN and basically a break-even for CP.

Moving over to page x, I summarize the impact under the heading "Impact Summary." I say:

Based on the foregoing, Travacon estimates that the combined loss in pre-tax contribution for the two railways is in the range of \$63.3 millions to \$186.2 millions. This is a measure of the degree of rate relief that is attainable by the captive shippers from the competitive-access provisions.

Then I go on to say:

On an after-tax basis, the combined loss of contribution to the two railways is in the range of \$31.7 millions to \$93.1 millions.

At the bottom of the page, I say:

For the reasons just stated in the previous sections, Travacon believes that the impact is unlikely to be close to either extremity . . . but would lie somewhere in the middle ground.

My final comment refers to page xi in the section dealing with potential revenue gains for the railways. Here I am dealing only with potential revenue gains that would arise out of the competitive-access provisions and not to any other potential gains. At the bottom of the page my conclusion is that in a majority of cases, although not necessarily all, a reduction in freight rates other things being equal, should generate increases in traffic volume. I believe there would be some increase of that sort although it was not possible for me to estimate what the magnitude of it would be.

Mr. Chairman, that concludes my opening statement.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Edsforth, for that overview of your report. I throw it open to Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Sir, you indicated that you have been hired by Transport Canada.

Mr. Edsforth: Yes, sir.

Mr. Ouellet: Who was dealing with you?

[Traduction]

A la page ix, on trouve d'autres chiffres estimatifs en fonction de l'hypothèse minimale. La différence entre ce tableau et les autres données que nous venons de voir est que dans le cas des premières, j'ai adopté l'hypothèse en fonction de laquelle les chemins de fer disposaient du matériel et des installations nécessaires pour se faire concurrence.

Au tableau de la page ix, j'ai adopté pour hypothèse que les chemins de fer concurrents devront s'acheter du nouveau matériel et construire de nouvelles installations pour les nécessités du trafic, ce qui, bien entendu, les rend moins compétitifs. En conséquence, les résultats de l'adoption des dispositions sont bien moins évidents que selon l'hypothèse précédente, étant donné qu'on observe des pertes de 32 millions de dollars après impôt pour le CN et le seuil de rentabilité pour le CP.

Si on passe à la page x, on y verra un résumé des répercussions des dispositions sous la rubrique «résumé des effets». Je cite:

Selon les données susmentionnées, Travacon estime que les pertes globales des deux chemins de fer au titre des contributions avant impôt s'échelonnent de 63.3 millions de dollars à 186.2 millions de dollars. Cela donne une idée de la réduction des tarifs dont pourront bénéficier les expéditeurs captifs grâce aux dispositions d'accès à la compétition.

Je poursuis en disant ce qui suit:

Après impôt, les pertes globales de contributions par rapport aux deux chemins de fer varient entre 31.7 millions de dollars et 93.1 millions de dollars.

Au bas de la page, on dit ensuite:

Pour les raisons précisées dans les parties précédentes, Travacon estime que les effets de l'adoption des dispositions ne se conformeront probablement pas à l'une ou l'autre des hypothèses, mais se situeront plutôt à un niveau intermédiaire entre ces deux extrêmes.

En dernier lieu, je passerai à la page xi de la partie ayant trait à la hausse possible des recettes des chemins de fer. Il ne s'agit ici que des augmentations pouvant résulter de l'adoption des dispositions d'accès à la compétitivité, et non d'autres bénéfices. Au bas de la page, je conclus que dans la plupart des cas, toutes choses étant égales, une réduction des tarifs de transport devrait entraîner un accroissement du trafic. Il m'a cependant été impossible d'estimer l'importance de cette augmentation.

Monsieur le président, j'ai terminé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Edsforth, de nous avoir donné un aperçu de votre rapport. Je vais maintenant céder la parole à M. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur Edsforth, vous nous avez dit avoir été embauché par Transports Canada.

M. Edsforth: Oui, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Avec qui faisiez-vous affaire?

[Text]

Mr. Edsforth: On a day-to-day dealing basis most of my contacts were with Ed Weinberg of the Economic Regulatory Reform Group. I had some contact with Mr. Keith Thompson in addition.

Mr. Ouellet: But who hired you?

Mr. Edsforth: Mr. Thompson would have been the gentleman who hired me, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Now, you indicate that in the process of preparing your study you obviously had been in touch with the two railways and the shippers. What kinds of shippers and to what extent? How many shippers have you—

Mr. Edsforth: I contacted a total of 31 shippers and requested that they provide me with some data relating to shipments which are now captive and which would become competitive under the provisions of Bill C-18. There were 31 of those in total, more or less representing all parts of the country and also quite a range of commodities.

Mr. Ouellet: Basically captive shippers?

Mr. Edsforth: Yes. All I was interested in was people who are now captive or who have some captive shipments which would become competitive under one of the three competitive provisions.

Mr. Ouellet: Now, in your discussions with the railways, you were in contact with whom?

Mr. Edsforth: A number of people. In CP Rail my initial contact was with Mr. David Flicker, who I believe was coordinating their activities. I also discussed matters with Mr. Saly and Mr. Conradi of the marketing department and Mr. Marchand in CP. In the case of CN I was dealing with Mr. Jean Provost, who was working the details of the numbers, and members of his staff.

Mr. Ouellet: Now, you came to the conclusion that there would obviously be a loss to the two railways. One of the things that strikes me is that you seem to believe the loss of railway revenue to the trucking mode is not as much as could be expected. How can you explain this?

• 1245

Mr. Edsforth: My conclusion in this respect, Mr. Ouellet, is that it is strictly lost to the trucking mode arising out of the three competitive access provisions. I did not believe the competitive access provisions would cause the railways to lose traffic to truckers. I was not trying to make a more general comment about loss of traffic to truckers but merely I was relating to those particular provisions.

Mr. Ouellet: I see. In other words, you believe that because of the provisions, the business will not go to another mode of transport; it will stay within the railways—

Mr. Edsforth: Because of those provisions; this is correct. I guess more specifically it will tend largely to stay with whatever railway is now handling it.

[Translation]

M. Edsforth: Dans le cours normal de mon travail, je rencontrais surtout M. Ed Weinberg, du Groupe de réforme de la réglementation économique. J'ai aussi eu certains contacts avec M. Keith Thompson.

M. Ouellet: Cependant, qui vous a embauché?

M. Edsforth: C'est M. Thompson qui m'a embauché, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Vous nous avez dit que lors de la préparation de votre travail, vous avez eu des contacts avec les deux chemins de fer et les expéditeurs. De quels expéditeurs s'agit-il, et quelle a été la fréquence de ces contacts? Combien d'expéditeurs avez-vous...

M. Edsforth: Je suis entré en contact avec 31 expéditeurs et leur ai demandé de me fournir des données relatives aux expéditions actuellement captives et qui deviendraient ouvertes à la concurrence en vertu des dispositions du projet de loi C-18. Ces 31 expéditeurs représentaient plus ou moins toutes les régions du pays et une vaste gamme de marchandises.

M. Ouellet: S'agit-il avant tout d'expéditeurs captifs?

M. Edsforth: Oui. Je m'intéressais seulement aux expéditeurs présentement captifs ou à ceux dont les expéditions captives deviendront ouvertes à la concurrence en vertu de l'une des trois dispositions relatives à la concurrence.

M. Ouellet: Maintenant, avec quels représentants des chemins de fer avez-vous eu des contacts?

M. Edsforth: Avec un certain nombre de gens. Au sein de CP Rail, j'ai d'abord rencontré M. David Flicker, qui, je crois, était coordonnateur des activités. J'ai aussi discuté de certaines questions avec M. Saly et M. Conradi, du service de commercialisation, ainsi qu'avec M. Marchand, au CP. Dans le cas du CN, j'ai fait affaire avec M. Jean Provost, qui s'occupait des chiffres détaillés, ainsi qu'avec des membres de son personnel.

M. Ouellet: Vous êtes arrivé à la conclusion très nette que les deux chemins de fer subiront des pertes. Or, l'une des choses qui me frappent, c'est que, d'après vous, les pertes de recettes au profit du camionnage ne seront pas aussi élevées que ce qu'on pourrait prévoir. Comment pouvez-vous expliquer cela?

M. Edsforth: Monsieur Ouellet, à mon avis, s'il y a des pertes au profit du camionnage, c'est strictement en raison de ces trois dispositions d'accès à la concurrence. Je ne croyais pas personnellement que ces dispositions allaient faire perdre aux chemins de fer certains de leurs contrats au profit des camionneurs. Je n'essayais pas non plus de généraliser à ce sujet, je m'attachais simplement à ces dispositions précises.

M. Ouellet: Je vois. Autrement dit, vous estimez qu'en raison de l'adoption de ces dispositions, les contrats ne passeront pas à d'autres moyens de transport; ils seront toujours obtenus par les chemins de fer...

M. Edsforth: En raison de ces dispositions; oui, c'est juste. Plus précisément, les contrats de transport auront tendance à

[Texte]

Mr. Ouellet: What about the situation of the American rail industry? Is this not a factor?

Mr. Edsforth: Yes. They are a factor in transborder traffic and also in certain of the domestic traffic that could be accessed by the American carriers under the competitive line rate provisions. I did analyse those in some depth. As I indicated in my summary, I did find some very modest traffic losses to the American carriers. More significantly, the main impact I found arising from the American carriers would be greater negotiating leverage for the shippers who would have the option, which they do not now have and which would cause them to be able to make a better deal with the existing Canadian carrier than they now can.

I might say my general finding was that the Canadian carriers, particularly CP, possess on balance a unit-cost advantage over their American counterparts. This would assist them in retaining the traffic. But there would be some traffic lost to the U.S. carriers, although it is modest. It would occur in situations where unit cost notwithstanding, there is just a more efficient routing that is normally shorter via a gateway that is not now available to the shipper.

Mr. Ouellet: What about the traffic lost already because of confidential contracts to American railways? Have you looked at the possibility that our railways may get back some of it? We have been told it is gone and lost and there is no possibility of regaining anything. Have you looked at this situation?

Mr. Edsforth: My terms of reference did not include looking at it. But it is an interesting question and I am prepared to answer it to the best of my knowledge. My belief is that with the advent of confidential contracting provisions in Canada, there would be an opportunity for the Canadian carriers to recapture some of the traffic they have lost since the passing of the Staggers Act. I do not have numbers I can use to support such a feeling, but I think it is a logical thing that this would be the case.

Mr. Ouellet: Going back to the American trucking industry, did your study take into account the major advantage...? The trucking industry has been quite eloquent to us about the imbalance that exists in favour of the American trucking industry. Is it not possible that the railways might suffer a greater loss from the American trucking industry that would come into Canada than directly from the American railways or even the Canadian trucking industry?

Mr. Edsforth: It is a question I will answer because it is an important one, although it is not within my terms of reference to look at the competitive access provisions. However, with this

[Traduction]

rester entre les mains des chemins de fer les détenant à l'heure actuelle.

M. Ouellet: Maintenant, qu'en est-il de la situation des chemins de fer américains? Est-ce que ce n'est pas un facteur cela aussi?

M. Edsforth: Oui. Les chemins de fer américains constituent un facteur dans le cas du trafic hors frontière, et même du trafic intérieur, dans la mesure où les transporteurs américains y ont accès en vertu des dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels. J'ai analysé ces facteurs de façon assez poussée. Comme le montre mon travail, j'ai projeté de très modestes pertes de trafic au profit des transporteurs américains. De façon plus significative, j'ai observé que la conséquence la plus importante de l'adoption des dispositions serait que les expéditeurs qui ont le choix de participer auraient une plus grande marge de manoeuvre, ce qui est impossible à l'heure actuelle. Ces transporteurs américains seraient donc mieux à même d'obtenir des conditions favorables des transporteurs canadiens que maintenant.

J'ajoute que j'en suis arrivé à la conclusion générale que les transporteurs canadiens, particulièrement le CP, détiennent un avantage sur leurs concurrents américains pour ce qui est du coût à l'unité. Cela les aiderait donc à conserver leur chiffre d'affaires. Il n'empêche que les transporteurs américains obtiendront une certaine part des contrats présentement dévolus aux transporteurs canadiens, même si leur nombre est faible. Cela se produira dans les situations où, malgré des coûts à l'unité, les trajets offerts par les transporteurs américains aux expéditeurs seront plus efficaces parce que plus brefs; or, cela n'existe pas à l'heure actuelle.

M. Ouellet: Qu'en est-il du volume déjà perdu en raison des contrats confidentiels accordés par des chemins de fer américains? Avez-vous envisagé la possibilité que nos chemins de fer puissent en récupérer? On nous a dit que tout cela est perdu à jamais. Avez-vous cependant étudié la situation?

M. Edsforth: Mon travail ne portait pas là-dessus. Cela dit, la question est intéressante, et je suis disposé à y répondre du mieux que je pourrai. J'estime que l'adoption de dispositions relatives à des contrats confidentiels permettra aux transporteurs canadiens de récupérer une certaine part du trafic qui lui aura échappé depuis l'adoption de la *Staggers Act* aux États-Unis. Je ne dispose pas de chiffres à l'appui de cette impression, mais cela me paraît logique.

M. Ouellet: Au sujet de l'industrie américaine du camionnage, est-ce que votre étude a étudié le principal avantage...? L'industrie canadienne du camionnage nous a abondamment parlé du déséquilibre favorisant son concurrent américain. Or, est-ce qu'il ne serait pas possible que les chemins de fer canadiens soient davantage menacés de perdre des contrats à cause de l'industrie américaine du camionnage qui viendra au Canada plutôt qu'à cause des chemins de fer américains, ou même à cause de l'industrie canadienne du camionnage?

M. Edsforth: Étant donné l'importance de la question, j'y répondrai, bien que, encore une fois, mon travail ne portait pas sur les dispositions relatives à l'accès à la concurrence. Cette

[Text]

caveat, certainly the transborder movements I was looking at were not the kind that would readily adapt themselves to trucking. The nature of the commodity was such that it would be . . . it could be trucked, I think, but it would be economically difficult for it to happen. I think much railway business is in this category.

I think CP has said in its submission—and I believe it to an extent—that rail traffic and truck traffic are really separate markets. Perhaps there is a small area where they overlap and then there can be competition, but they kind of say that really is not true to a great extent. Coal is railway traffic and you are not going to truck it any distance. High-value manufacturing is truck traffic, and you are not going to rail it to any extent. That tends, in my mind, to segment them to a certain extent.

• 1250

There are certainly overlaps. For example, in my discussions with shippers I was very interested in identifying any traffic that is not now moving by rail which might divert to rail by virtue of any of these provisions. There is a substantial amount of traffic now on the highway which the shippers believe, and which the railways have told them, they could move by rail at a price which would be better than the shipper is paying for trucking. The main thing that is blocking them is that if they gave that shipper a rail rate on that commodity, they would have to give the same rate to a whole bunch of other people who are now moving by rail, which would undercut their revenues elsewhere. That gets to the confidentiality aspect and leads me to the conclusion that there could be a recapture in that sphere.

That is sort of straying a little bit from my mandate, but it is an area I think is relevant to your question.

Mr. Ouellet: But your mandate was to look at the impact of these measures for captive shippers. If I draw a wrong conclusion correct me, but I got a feeling that after your consultation you more or less believe that what is rail is rail and what is trucking is trucking. You just said this. There might be some minor impact, but basically the competition would be between CN and CP for the bulk of this traffic.

Mr. Edsforth: And the U.S. railroads.

Mr. Ouellet: To a certain degree.

Mr. Edsforth: Yes, that would be the main area, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: If CN and CP are to lose the kind of money you identify, what is the possibility that they will say they are not going to play that game, they will not move? What happens to this beautiful apparatus that is created—this great change done for nothing?

[Translation]

réserve étant faite, il ne fait aucun doute que les mouvements de transport hors frontière que j'ai étudiés ne se prêtaient pas facilement au mode du camionnage. La nature des marchandises en question était telle qu'elles pouvaient difficilement être transportées par camion, pour des raisons de rentabilité. Je pense d'ailleurs que bon nombre des contrats de transport ferroviaire tiennent à des raisons semblables.

Je crois que le mémoire du CP disait que les marchés du transport ferroviaire et du transport par camion étaient vraiment distincts, et jusqu'à un certain point, je suis moi aussi de cet avis. Peut-être y a-t-il chevauchement et donc concurrence possible dans un petit nombre de contrats, mais en général, on nous dit que tel n'est pas le cas. Le charbon est transporté par rail, il ne sera jamais transporté par camion, quelle que soit la distance. Par contre, les produits de fabrication chère sont transportés par camion et ils ne le seront jamais par chemin de fer. À mon avis, cela spécialise quelque peu les marchés.

Il y a certainement des chevauchements. Ainsi, par exemple, lors des discussions que j'ai eues avec les expéditeurs, j'ai trouvé très intéressant d'observer tout le trafic qui n'est pas transporté par rail à l'heure actuelle, mais qui pourrait l'être en raison de ces nouvelles dispositions. En effet, à l'heure actuelle, bon nombre de marchandises transportées par camion pourraient l'être par chemin de fer, et ce, de l'avis même des expéditeurs, à un tarif plus avantageux que celui du camionnage. Le principal obstacle à cela, c'est que si les transporteurs offraient le tarif ferroviaire à l'expéditeur, ils seraient obligés d'offrir la même chose à toutes sortes de gens qui utilisent déjà le transport ferroviaire, ce qui leur ferait perdre des recettes. Cela nous ramène à l'aspect confidentialité, et j'en conclus qu'il y a moyen de récupérer certains contrats dans ce domaine.

Je m'éloigne quelque peu du sujet de mon travail, mais j'estimais que ces considérations méritaient d'être dites en réponse à votre question.

M. Ouellet: Cependant, votre mandat était d'étudier les répercussions de ces mesures sur les expéditeurs captifs. Corrigez-moi si je fais erreur, mais j'ai l'impression qu'après avoir consulté les intéressés, vous êtes plus ou moins arrivé à la conclusion que les services ferroviaires sont ce qu'ils sont et qu'on peut dire la même chose des services de camionnage. Vous venez de dire cela. La loi pourra donc avoir quelques répercussions, mais, au fond, la concurrence se fera entre le CN et le CP pour l'ensemble de ce trafic.

M. Edsforth: Et aussi avec les chemins de fer américains.

M. Ouellet: Dans une certaine mesure.

M. Edsforth: Oui, en gros, c'est cela, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Si le CN et le CP doivent perdre les revenus que vous avez mentionnés, dans quelle mesure peuvent-ils refuser de se conformer à cette nouvelle règle du jeu? Que se passerait-il alors si cette nouvelle structure et ces grands chambarnements avaient été créés pour rien?

[Texte]

Mr. Edsforth: Yes, you are saying, I think, what happens if CN and CP say they do not want to destroy each other, and decide to keep things the way they always have been and not go after each other's traffic. That possibility exists.

In my experience with duopolies, which is what we are talking about in that context, that does not generally tend to happen. I think a lot depends on how the shippers would undertake their business under the bill, or under the act if it should pass. If the shippers are not aggressive, probably very little will happen. My contacts with shippers would lead me to believe they will be aggressive.

Mr. Ouellet: I am sure they will, perhaps for six months or a year, but after that what will happen?

Mr. Edsforth: There is that possibility; I cannot deny it. I think they will become aggressive on a continuing basis, because their job is always to try to get their freight rates to the lowest level they possibly can, consistent with getting adequate service.

A lot depends on how they would go about it. I think if they were to go about it by just whipsawing, if I could call it that, the two railways against each other, the railways would very quickly learn that was not a very productive thing for them to get involved in and probably they would not do it. On the other hand, I think if the shippers were to deal with it in, let us say a competitive tendering context, they would get a response in many cases.

There are cases, and I identified one specific one in my report, of traffic which is currently captive to CN in southern Alberta, central Alberta, where there is a much shorter route available to them to the west coast via CP than via CN. There is an area where I would expect you will see competitive activity, and I think the shippers, once they saw that, would make it their business to take advantage of those provisions to the extent they could. But a lot depends on how the railways would respond.

My most direct experience with small numbers of competitors is in the airplane marketing business. I can tell you it is cut-throat. The fact that there are only two or three selling airplanes around the world does not make them carve up the world and say this is yours, that is mine, and let us all get rich. They compete very vigorously.

Mr. Ouellet: They get bankrupt also.

Mr. Edsforth: Not yet. They stave it off. Boeing has done very well in that mode over the years. The air carriers know how to play the game and how to make those carriers compete. I think the shippers will also.

Mr. Ouellet: Thank you.

[Traduction]

M. Edsforth: Si j'ai bien compris, vous me demandez ce qui se passera si le CN et le CP disent ne pas vouloir s'en prendre l'un à l'autre et décident de maintenir le statu quo sans convoiter la clientèle de l'autre. C'est possible.

Cependant, pour ce que je sais des duopoles, car c'est bien de cela qu'il s'agit, ce n'est pas ainsi que les choses se passent en règle générale. Beaucoup dépend de la façon dont les expéditeurs fonctionneront en vertu de la nouvelle loi. S'ils ne sont pas très entreprenants, la situation changera vraisemblablement très peu. Cependant, à en juger d'après les entretiens que j'ai eus avec les expéditeurs, ils seront effectivement entreprenants.

M. Ouellet: J'en suis sûr, ils le seront tout au moins pendant six mois ou un an, mais après cela, que se passera-t-il?

M. Edsforth: Je ne nie pas que cette possibilité soit réelle. J'estime toutefois que les expéditeurs se feront une concurrence vigoureuse de façon continue, étant donné que leur objectif est toujours d'obtenir les tarifs de transport les plus bas possible, ainsi qu'un service satisfaisant.

L'évolution de la situation dépendra donc beaucoup de la façon dont ils vont agir. S'ils font de la surenchère, s'en prenant l'un à l'autre pour en tirer le plus d'avantages possibles, ils se rendront bien vite compte de l'inutilité de tels moyens. Par ailleurs, si les expéditeurs devaient procéder de façon ordonnée, par exemple en faisant des appels d'offres concurrentiels, alors, les chemins de fer agiraient dans bon nombre de cas.

À l'heure actuelle, il existe certains cas, dont un que j'ai mentionné dans mon travail, où les expéditeurs sont captifs du CN, soit dans le sud et le centre de l'Alberta, où le trajet ferroviaire vers l'ouest est beaucoup plus court par le CP que par le CN. Il y a aussi un domaine où l'on peut s'attendre à de la concurrence, et je crois que les expéditeurs, une fois qu'ils l'auront remarqué, essaieront de tirer le plus grand parti possible de ces dispositions. Toutefois, je le répète, cela dépendra dans une grande mesure du comportement des chemins de fer.

J'ai obtenu mon expérience la plus concrète d'un marché comptant un petit nombre de concurrents dans le domaine de la commercialisation des aéronefs. Je peux vous assurer que la concurrence y est féroce. Le fait qu'il n'y a que deux ou trois de ces entreprises qui vendent des appareils dans le monde entier ne les pousse pas à se tailler chacune leur marché respectif sans lorgner du côté de leur voisin, pour se contenter de s'enrichir chacune séparément. Elles se font au contraire une concurrence extrêmement vigoureuse.

M. Ouellet: Il y en a aussi qui font faillite.

M. Edsforth: Pas encore. Elles réussissent à prévenir cela. Ainsi, par exemple, la Boeing a obtenu beaucoup de succès dans ce domaine. En outre, les transporteurs aériens savent comment jouer le jeu et acculer les fabricants à la concurrence. Je pense que les expéditeurs feront de même.

M. Ouellet: Merci.

[Text]

The Chairman: Colleagues, the bells are ringing and I am told the vote is on, the Privatization Act, not of Air Canada, but the Privatization Act at 1.13 p.m. This might be a delightful place to conclude. This afternoon we have expert testimony from very different individuals. All the witnesses and Mr. Edsforth, we will see you here at 3.30 p.m.

Mr. Edsforth: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The committee stands adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Vice-Chairman: I see a quorum for hearing evidence. Before the committee we have Mr. Edsforth, who has made his oral brief and answered questions from Mr. Ouellet. I believe Mr. Benjamin will be the lead questioner. Mr. Benjamin, we give you floor.

Mr. Benjamin: Mr. Edsforth, thank you for your presentation. What criteria did you use for captive shippers? Did you use them as they are described in the present legislation?

Mr. Edsforth: No, my criterion was that a captive shipper is a person who is beyond the current interswitching limit at origin or destination.

Mr. Benjamin: That is on one railroad.

Mr. Edsforth: Yes, on one of the railways and beyond the interswitching limit at one end or the other.

Mr. Benjamin: You did not use any other criteria in defining a captive shipper?

Mr. Edsforth: That was it.

Mr. Benjamin: Mr. Edsforth, earlier we had a number of witnesses say those who claim captive shipper status which was valid in the 1950s, and even the early 1960s, are no longer captive to one railroad. I agree with them. Did you take into account the fact that those who are defined in law as captive shippers because they are only on one railroad which was considered valid . . . ? The legislation was passed in 1966-1967. Some of those shippers move a quarter to three-quarters of their product—some even 100% of their product—by truck rather than by rail. Under the definition of the National Transportation Act, they are still classed as captive shippers. Did you take any of that into account?

Mr. Edsforth: I was aware they ship by truck. In fact, I would say many of them ship by truck. It made me aware of how much they were shipping by truck. It did not surprise me. I was aware they did. It depends upon the commodity.

[Translation]

Le président: Chers collègues, la sonnerie retentit, et on me dit qu'on tient un vote sur la loi relative à la privatisation à 13 h 13. Je précise qu'il ne s'agit pas de la privatisation d'Air Canada. Le moment est donc on ne peut mieux choisi pour lever la séance. Cet après-midi, nous allons entendre les témoignages de personnes très différentes. Donc, monsieur Edsforth, et tous les autres témoins, nous vous attendons ici à 15 h 30.

M. Edsforth: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le vice-président: Je constate que nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages. Nous accueillons M. Edsforth, qui a déjà fait son exposé ce matin et qui a répondu aux questions de M. Ouellet. Ce sera donc M. Benjamin, je crois, qui va commencer. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur Edsforth, merci de votre exposé. Sur quels critères vous êtes-vous fondé pour définir les expéditeurs captifs? Vous en êtes-vous tenu à la définition qui figure dans la loi actuelle?

M. Edsforth: Non, j'ai défini l'expéditeur captif comme celui qui est loin du lieu de correspondance, au point d'origine ou de destination.

M. Benjamin: D'un chemin de fer.

M. Edsforth: Oui desservi par l'une des compagnies de chemins de fer, mais au-delà de la limite de correspondance, au point d'origine ou de destination.

M. Benjamin: Vous n'avez tenu compte d'aucun autre critère dans votre définition d'un expéditeur captif?

M. Edsforth: Non.

M. Benjamin: Monsieur Edsforth, plusieurs témoins nous ont dit précédemment qu'au cours des années 1950 et au début même des années 1960, certains avaient raison de se prétendre des expéditeurs captifs, alors que maintenant aucun expéditeur n'est captif d'une seule compagnie de chemins de fer. Je suis également de cet avis. Avez-vous tenu compte du fait que ce que la loi définissait comme des expéditeurs captifs parce qu'ils pouvaient utiliser les services d'une seule compagnie de chemins de fer? La loi a été adoptée en 1966-1967. Certains expéditeurs qualifiés de captifs expédient le quart, même les trois-quarts de leurs produits—certains même toute leur production—par camion et non par train. Au terme de la Loi nationale sur les transports, ces expéditeurs sont toujours définis comme étant captifs. En avez-vous tenu compte?

M. Edsforth: Je savais qu'ils expédiaient par camion. En fait, j'irais même jusqu'à dire qu'ils sont nombreux à le faire. Je m'en suis justement rendu compte. Mais je n'en ai pas été surpris, je le savais déjà. Tout dépend du produit expédié.

[Texte]

Mr. Benjamin: Did they lose their captive shipper consideration?

Mr. Edsforth: As far as shipping by rail is concerned, they are captive to the extent they are shipping by rail. That is the part which is captive, if I could put it that way.

Mr. Benjamin: The quote is "captive shipper". The law says if only on one railroad . . . When they use another mode, they still claim captive shipper status. Of the 31 companies you interviewed, can you give us a breakdown? I am sorry I have not had a chance to read all your submission. Can you give us a breakdown? How many have no choice but to ship only by rail, some ship both ways, and the variations of that?

Mr. Edsforth: I can guess at it, Mr. Benjamin. I do not have anything statistical to give you. Out of the 31, my guess would be one-half to two-thirds would be doing some shipping by truck. However, they are not shipping by truck to the same places to which they are shipping by rail. For example, the same shipper might be shipping pulp, newsprint, or something over short hauls by truck and over long hauls by rail, but they are not using both modes for the same moves.

• 1540

Mr. Benjamin: In competition.

Mr. Edsforth: This is right. Really to me they are still in a sense captive to the extent that the trucks cannot compete for the long-haul traffic in an effective manner. It could be used; they could do it. But they could not do it economically. For this reason they are really captive for those moves.

Mr. Benjamin: How many of the 31 you interviewed were . . . ? I appreciate the difference between the bulk heavy-commodity shipper. If it is anything more than a couple of hundred miles, it is crazy to try to truck it. So this is a captive shipper. But for those who have a manufacturing or processing operation, or who are partly manufacturer and partly processor, it can be handled either way. How many of those 31 would be in this category?

Mr. Edsforth: Only a few. Most of my concentration was on the people who were in the bulk commodities, such as coal, sulphur and potash. For the moves I was talking about, there was substantially no trucking. Some of them were trucking short-haul stuff. Some of them told me there was stuff they were trucking right now that they would rather have on the railway, if only they could. This kind of comment came along, but it was not possible.

Mr. Benjamin: If not in this study, have you done studies for anyone—the government, CTC or anyone else—that looked at the captive shipper definition or criteria in terms of the validity of those who still claim such a status? Have you done any work on it at all?

[Traduction]

M. Benjamin: A-t-on cessé de les considérer comme captifs?

M. Edsforth: Dans la mesure où ils utilisent le chemin de fer, ils sont captifs. C'est le trafic ferroviaire qui est captif, si on veut.

M. Benjamin: Mais on précise bien: «expéditeur captif». C'est-à-dire, d'après la loi, lorsqu'il existe une seule compagnie de chemins de fer. Lorsque ces expéditeurs utilisent un autre mode de transport, ils revendiquent quand même leur statut d'expéditeur captif. Pouvez-vous nous donner la répartition des 31 entreprises que vous avez interrogées. Je regrette, je n'ai pas eu le temps de lire tout votre mémoire. Pouvez-vous donc nous donner ce décompte? Combien d'expéditeurs doivent expédier leurs produits par le train, combien utilisent également le camion et combien utilisent les deux?

M. Edsforth: Je peux vous donner un chiffre approximatif, monsieur Benjamin. Je n'ai aucune statistique à vous donner. Mais des 31 entreprises, je dirais qu'entre la moitié et les deux tiers utilisent le camion, du moins en partie. Cependant, ils n'expédient pas par camion aux mêmes endroits qu'ils expédient par le train. Un même expéditeur pourrait fort bien expédier des pâtes, du papier journal, ou autre chose, par camion sur de courtes distances et par train sur de longues distances, mais il n'utiliserait pas les deux modes de transport pour un même déplacement.

M. Benjamin: En concurrence.

M. Edsforth: Justement. À mon avis, ces expéditeurs sont toujours captifs, en ce sens que sur les longs parcours, les camions ne sont pas compétitifs. On pourrait les utiliser. Mais ce ne serait pas rentable. Donc, pour les longs parcours, ces expéditeurs sont en réalité captifs.

M. Benjamin: Combien des 31 entreprises auxquelles vous avez parlé . . . ? Je comprends qu'il y a une différence dans le cas des expéditeurs de marchandises lourdes en vrac. Et s'il faut aller à plus que quelques centaines de milles, il serait fou d'utiliser le camion. Mais pour ceux qui sont dans la fabrication ou la transformation globale ou partielle, ils ont le choix. Combien des 31 entreprises étaient dans cette catégorie?

M. Edsforth: Quelques-unes seulement. J'ai concentré presque toute mon attention sur ceux qui expédient des biens en vrac, tels le charbon, le soufre et la potasse. Dans ces cas, il n'y avait presque pas de transport par camion. Certains utilisaient le camion sur de courtes distances. Certains m'ont dit qu'ils utilisaient le camion à l'heure actuelle, mais qu'ils préféreraient le train, s'il y en avait un. C'est ce qu'ils m'ont dit, mais dans certains cas, il n'y avait pas de train.

M. Benjamin: Si vous ne l'avez pas fait dans cette étude, avez-vous effectué d'autres études pour, par exemple, le gouvernement ou la Commission canadienne des transports, dans laquelle vous auriez examiné la définition d'un expéditeur captif ou le bien-fondé des critères utilisés par ceux qui réclament encore ce statut? Avez-vous fait le moindre travail sur cette question?

[Text]

Mr. Edsforth: No, I have not. My interest in the concept of captivity in this project was to look at the financial impact on the railways, in the light of the fact that these folks would have comparative rail service.

Mr. Benjamin: Yes, I appreciate it. It was your terms of reference.

Mr. Edsforth: This is right. I was not really too much interested.

Mr. Benjamin: I was wondering if you had done any other study.

Mr. Edsforth: No.

Mr. Benjamin: If your report does not list them, would you be prepared to give us the names of the 31 companies you interviewed?

Mr. Edsforth: I can try to do it, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I do not expect you to disclose confidentially.

Mr. Edsforth: No.

Mr. Benjamin: But if you could give us a cross-section of the kind of—

Mr. Edsforth: I think it is a valid request. I will have to get permission from some of them because some of them have said they would talk to me on the understanding their name or the company name would not be appearing in public in connection with this. I will have to contact those folks and make sure—

Mr. Benjamin: You can assure those when you have to get their permission—and I appreciate this—that in giving us their names you will not disclose the part of the information they gave you. You put it all together in one piece. It is fair ball.

Mr. Edsforth: Right. It will be disclosure of their names only, and for most of them it would probably be all right. Some of them were very skittish about even having their name show up. I will have to check with them. It is a valid request. It is information that would assist your committee. I will endeavour to provide it.

Mr. Benjamin: Thank you. When you talk about increased traffic, Mr. Edsforth, you contemplate that Canadian railroads and truckers will be able to substantially offset any losses they may have to U.S. carriers and will have a golden opportunity to increase their business and also to increase traffic within Canada. Could you tell me what your analysis is of where such traffic is going to come from? Secondly, given the kind of situation in the United States, whether it is protectionism or their constitution or anything else, do you really believe that the United States rail and truck lobby are going to hold still for any significant enlargement by Canadian carriers in the United States? Do you really believe it?

Mr. Edsforth: I think some of it would.

[Translation]

M. Edsforth: Non, je n'en ai pas fait. Dans le cadre de ce projet, ce qui m'intéressait, c'était l'incidence économique pour les compagnies de chemins de fer, puisque, maintenant, ces expéditeurs pourraient utiliser un service ferroviaire comparable.

M. Benjamin: Oui, je comprends. C'était là votre mandat.

M. Edsforth: En effet. Je n'étais donc pas tellement intéressé par cette question.

M. Benjamin: Je me demandais si vous aviez effectué d'autres études.

M. Edsforth: Non.

M. Benjamin: Si les noms des 31 compagnies ne figurent pas dans votre mémoire, accepteriez-vous de nous donner ces noms?

M. Edsforth: Je peux essayer, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne m'attends pas à ce que vous nous divulguiez des données confidentielles.

M. Edsforth: Non.

M. Benjamin: Mais si vous pouviez nous donner une idée des diverses...

M. Edsforth: C'est une demande raisonnable. Dans certains cas, il va me falloir obtenir la permission des expéditeurs qui m'ont dit qu'ils me répondraient à condition que leur nom, ou celui de leur entreprise, ne figure nulle part. Je vais devoir communiquer avec ces personnes pour m'assurer...

M. Benjamin: Vous pourrez les rassurer et leur dire, lorsque vous leur demanderez la permission—et je comprends très bien—qu'en nous donnant leurs noms, vous ne divulguez aucun des renseignements qu'ils vous ont confiés. Vous avez tout réuni ensemble. Et c'est parfait.

M. Edsforth: Très bien. Il s'agirait simplement de divulguer leurs noms, et la plupart ne s'y opposeront probablement pas. Certains étaient très inquiets à l'idée que leur nom pourrait être divulgué. Je vais devoir les consulter. Mais c'est une demande raisonnable. Ces renseignements aideraient votre Comité. Je vais tenter de vous les fournir.

M. Benjamin: Merci. Lorsque vous parlez d'un trafic accru, monsieur Edsforth, c'est parce que vous pensez que les chemins de fer et les entreprises de camionnage au Canada pourront compenser toutes les pertes subies à cause des transporteurs américains et qu'en plus, ils auront une chance en or d'augmenter le volume de leur chiffre d'affaires, ainsi que leur volume de marchandises au Canada même. D'après votre analyse, pouvez-vous me dire d'où proviendra ce trafic accru? Deuxièmement, compte tenu de la conjoncture aux États-Unis—et je songe au protectionnisme, à leur constitution, etc.—croyez-vous vraiment que le lobby du rail et du camion aux États-Unis va permettre aux transporteurs canadiens d'augmenter leurs activités aux États-Unis? Le croyez-vous vraiment?

M. Edsforth: Je pense que certains le feront.

[Texte]

Mr. Benjamin: Do you think they are going to hold still for it?

Mr. Edsforth: I believe some of it will be just the natural workings of the market. I gave an example in my report of a shipper with whom I talked. He is shipping to a distribution facility in the United States. It has a radius of distribution about the facility, in which he is competitive, but he is competing against sources elsewhere. He said anything he could do to get his delivered cost into that distribution centre down allows him to expand his radius of penetration, and that would enable him to increase his business. That is kind of how it happens. Again, I cannot be specific as to who it is.

• 1545

Now that is not true for all categories of traffic. On some categories of traffic I would have to agree with the railways' position that they have developed that traffic to its maximum potential and that is it. But as the railways say in their own submission to you, their interest is in setting the rates at a level which will maximize their net income from—

Mr. Benjamin: They are actually both in severe financial difficulty.

Mr. Edsforth: Any rational businessman would do that, and they are doing that to the best of their ability, and I think their ability to do that is considerable. They cannot be perfect at it, but I think they are good.

Mr. Benjamin: When you say CP unit costs are lower than in the U.S.A., did you take into account in figuring out those costs, which are sort of outside fixed variable costs, etc., that for example U.S. railroads do not have to pay any diesel fuel tax for their locomotives? United States railroads can write off rolling stock and locomotives in about a quarter the length of time that Canadian railroads can. They have lower federal and state taxes in most states compared to Canadian railroads. Did you take that into consideration?

Mr. Edsforth: That is kind of a multi-part question, so if I may I will take them one at a time.

The diesel fuel tax is incorporated into the unit costs as I determined them, so that is certainly taken fully into account. The corporate income tax situation in the United States is changing radically, effective January 1, 1987, as you are aware.

Mr. Benjamin: But even before that they had—

Mr. Edsforth: Well, before that the marginal corporate tax rate was not that different from Canada's. It was quite close. The impact of the tax reform is to increase the taxes on corporations, not to decrease them, I am sorry to say.

Mr. Benjamin: Would that affect write-off provisions as well?

[Traduction]

M. Benjamin: Croyez-vous vraiment qu'ils le permettent?

M. Edsforth: Je crois que dans certains cas, les forces naturelles du marché le favoriseront. Dans mon rapport, je cite en exemple un expéditeur à qui j'ai parlé. Il expédie vers un service de distribution aux États-Unis. Il y a près du service un rayon de distribution où il réussit très bien à faire concurrence, mais il doit également faire concurrence à d'autres sources d'approvisionnement. Il m'a déclaré que tout ce qui lui permettait de réduire ses coûts de livraison à ce centre de distribution lui permettait d'élargir son rayon de pénétration et d'accroître ses affaires. C'est ainsi que les choses se passent. Mais là encore, je ne peux pas vous dire précisément de qui il s'agit.

Evidemment ce n'est pas le cas de toutes les catégories de marchandises. Dans certains cas, je dois me ranger à l'avis des compagnies de chemin de fer et reconnaître qu'on a atteint le point de saturation. Mais comme elles le reconnaissent dans leur mémoire, ce qui les intéresse, c'est de fixer les tarifs à un niveau qui leur permette de maximiser leur revenu net de . . .

M. Benjamin: En fait, les deux compagnies de chemin de fer éprouvent de graves difficultés financières.

M. Edsforth: Tout homme d'affaires intelligent agirait de même, et elles le font de leur mieux, ce qui n'est pas peu dire, à mon avis. Elles n'y réussissent peut-être pas parfaitement, mais elles se défendent très bien.

M. Benjamin: Lorsque vous dites que le coût unitaire du CP est inférieur à celui des États-Unis, avez-vous dans vos calculs tenu compte des coûts qui ne font pas partie des coûts généraux fixes, le fait par exemple, qu'aux États-Unis, les compagnies de chemin de fer ne payent aucune taxe sur le mazout destiné à leurs locomotives? Les compagnies américaines peuvent amortir leur matériel roulant et leurs locomotives quatre fois plus vite que les compagnies canadiennes. Les impôts du gouvernement fédéral et des gouvernements de la plupart des États, sont inférieurs à ce que doivent payer les compagnies canadiennes. Avez-vous tenu compte de tous ces facteurs?

M. Edsforth: Votre question comporte bien des aspects, je vais les aborder les uns après les autres.

La taxe sur le mazout figure dans les coûts unitaires tels que je les ai établis, j'en ai certainement tenu compte. En ce qui concerne l'impôt sur le revenu des sociétés, comme vous le savez, à compter du premier janvier 1987, la situation aux États-Unis va changer du tout au tout.

M. Benjamin: Mais même auparavant, ils avaient . . .

M. Edsforth: Auparavant, le taux d'imposition marginal des sociétés n'était pas très différent de ce qu'il est au Canada. Les deux se ressemblaient. Mais la réforme fiscale va augmenter l'impôt des sociétés, et non les réduire, fort malheureusement.

M. Benjamin: Les dispositions sur l'amortissement changeront-elles aussi?

[Text]

Mr. Edsforth: It is going to adversely affect their write-off provisions. That is to say, it is part of the way they are increasing the corporate tax—by lengthening the write-off periods available for capital assets.

It is going to impact differently, depending on the industry you are talking about, and I cannot tell you where the railroads fit into that spectrum. On the average, U.S. corporations will be paying more in taxes from now on than they have in the past. But the marginal tax rate is going to be down from what it is right now, so there is an offset there. So some corporations will pay less; some will pay more.

The Vice-Chairman: How about the difference in Canadian and U.S. dollars?

Mr. Edsforth: The difference in Canadian and U.S. dollars is fully reflected, as it existed at the end of last year. So that is fully reflected in the data.

Mr. Benjamin: It is worse now, though.

Mr. Edsforth: It is worse. Who knows what is going to happen on the dollar. I certainly believe the exchange rate between the two currencies is not something that moves for no reason. In the long term there has to be something behind it.

Mr. Benjamin: Like a pair of loaded dice.

Mr. Edsforth: Well, possibly, but I think the Canadian dollar cannot make a sustained, continuous upward move unless either or both of two conditions are present. Those two conditions would be increasing productivity relative to the States and lower inflation than in the States. So you cannot just transpose a different exchange rate and say that is the only change. There would be other factors that would affect it as well.

Mr. Benjamin: One final question, Mr. Chairman. That was an excellent supplementary.

I hope you were not one of those who about fifteen years ago were among many who said that when our dollar was at 88¢ it would not go any higher. The next thing we knew it was up to \$1.03 American and we were losing our shirts.

Mr. Edsforth: If I was any good at currency speculation, Mr. Benjamin, I would probably not be here today.

Mr. Benjamin: That is right. None of us would be.

I have a for instance; it is an actual case, and I am not sure if either one of these companies would be one of the ones you interviewed, because they are bulk movers of natural resource products. I am talking about the Quebec North Shore & Labrador Railway, which the Iron Ore Company of Canada owns. Their mine is at the far end. I am not a particular fan of that company, given the name of the former president. However, they have a problem. They own the railway. It is a subsidiary. Their mine is at the extreme end of the railway line, but part way down the line, between the end of the line and Sept Isles, there is another iron ore company called Wabush.

[Translation]

M. Edsforth: L'effet sera malheureux, car un des moyens utilisés pour augmenter l'impôt sur les sociétés consiste à prolonger la période d'amortissement des biens en capital.

Evidemment, l'incidence sera différente selon le genre d'industrie; je ne peux donc pas vous dire si les compagnies de chemin de fer seront touchées. En moyenne, les sociétés américaines vont à l'avenir verser plus d'impôts que par le passé. Mais le taux marginal diminuera par rapport à ce qu'il est maintenant, ce qui compensera. Certaines sociétés paieront moins d'impôt, d'autres en paieront plus.

Le vice-président: Et la différence entre le dollar canadien et le dollar américain?

M. Edsforth: J'ai tenu compte certainement de la différence entre le dollar canadien et le dollar américain, telle qu'elle était à la fin de l'an dernier. Il en est tenu compte dans les données.

M. Benjamin: Cet écart est encore plus grand maintenant.

M. Edsforth: Il est plus grand. Qui sait ce qui attend le dollar. Je suis maintenant persuadé que, si le taux de change de ces deux devises fluctue, ce n'est pas sans raison. A long terme, quelque chose le justifie.

M. Benjamin: Comme des dés pipés.

M. Edsforth: Peut-être, mais à mon avis, le dollar canadien ne saurait continuer à augmenter de façon soutenue, sans l'existence de l'une ou l'autre de deux conditions. Il faudrait d'abord que, comparés à celles des États-Unis, votre productivité augmente et notre inflation diminue. La transposition d'un taux de change différent ne saurait être le seul changement. D'autres facteurs entrent également en ligne de compte.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. Vous avez posé là une excellente question supplémentaire.

J'espère que vous n'étiez pas parmi ceux qui, il y a 15 ans, déclaraient, lorsque notre dollar était à 88c., qu'il ne pouvait plus augmenter. Sans crier gare, notre dollar a valu 1.03\$ américain, et nous y laissions nos chemises.

M. Edsforth: Si j'étais le moins doué dans la spéculation des devises, monsieur Benjamin, je ne serais probablement pas là aujourd'hui.

M. Benjamin: En effet, nous serions tous ailleurs.

J'ai un problème à vous exposer; c'est un cas réel, mais je ne sais pas si l'une ou l'autre de ces entreprises a fait partie de votre enquête, mais il s'agit d'expéditeurs de ressources naturelles en vrac. Je veux parler de la *Quebec North Shore & Labrador Railway*, qui appartient à Iron Ore du Canada. La mine se trouve à l'extrémité de la ligne. Je ne suis pas un grand ami de cette entreprise à cause de son ancien président. Mais enfin, la compagnie a un problème. Elle est propriétaire du chemin de fer. C'est une filiale. Sa mine est à l'extrémité de la voie, mais vers le milieu de la voie, entre l'extrémité de la voie et Sept-Îles, il y a une autre mine qui appartient à la compagnie minière Wabush.

[Texte]

• 1550

The Iron Ore Company of Canada says that although they have a mine at the far end, the other company's mine, which is part way down the road toward the St. Lawrence, will be able to run them into the ground under the various provisions of this bill. Do you see that as a problem? If so, would you have any amendments to suggest to the committee? I think there are a few other cases like that in different parts of Canada.

Mr. Edsforth: To be more familiar with the geography, we have an iron ore company at the north end—

Mr. Benjamin: About 50 to 60 miles south, on a spur track, is the Wabush mine—

Mr. Edsforth: Is this just on the QNS&L, or is it—

Mr. Benjamin: The whole works, from both mines. It all goes to the end of the line on the St. Lawrence coast. The competing mine is demanding a deal in which they will be able to get, under this legislation, which has the Iron Ore Company and their subsidiary—the railroad they own having nightmares—

Mr. Edsforth: Perhaps I was working under a misapprehension. I was not aware the QNS&L would be subject to the legislation.

Mr. Benjamin: That is the other problem, but it is not subject. It hits coastal waters. When it hits coastal waters, it becomes an interlying shipper. It is their worry. Joint line rates or competitive line rates take effect. They put the point that a Great Lakes carrier could negotiate a rate, the marine shipping rate, a portion of which shall be the rail rate. Because it makes it interprovincial, the Quebec North Shore & Labrador Railway is stuck with a rail rate. Their portion of the total rate for the rail portion will be bad news.

Mr. Edsforth: The connection will soon be to a water carrier.

Mr. Benjamin: That is a carrier—

Mr. Edsforth: I am not enough of a lawyer to know how that would fit. My understanding was that with the competitive line for each provision, you had to be a railroad to exercise it. Perhaps I am reading it wrongly or perhaps I made an assumption on what I read.

Mr. Benjamin: It was news to me also. Not only did the company come to see me, but also their lawyer. They are in a bit of a panic about it. This is another point. A railroad in the United States could negotiate the movement of iron ore from a port on the Great Lakes, from the point of origin to destination. The railroad at the far end of the trip . . . In the middle is a water trip and at the other end is a rail trip. Then, the law applies.

[Traduction]

La compagnie minière IOC prétend que, bien sa mine soit à l'extrémité de la voie, la mine de l'autre compagnie qui est un peu plus près du Saint-Laurent va pouvoir les écraser en se prévalant des diverses dispositions de ce projet de loi. Croyez-vous que ce soit vrai? Si c'était effectivement le cas, pourriez-vous nous suggérer des amendements au projet de loi? Je crois que quelques autres cas semblables existent dans différentes régions du Canada.

M. Edsforth: Expliquez-moi un peu la situation géographique; il y a une compagnie minière à l'extrémité nord . . .

M. Benjamin: A environ 50 ou 60 milles au sud, sur une voie secondaire, il y a la mine de Wabush . . .

M. Edsforth: Sur la voie du chemin de fer QNS&L ou est-ce . . .

M. Benjamin: Le transport s'effectue sur toute la voie presque à la côte du Saint-Laurent. L'autre mine exige un contrat que ce projet de loi lui permettra d'obtenir et qui donne des cauchemars à la compagnie minière IOC et à sa filiale, la compagnie de chemin de fer . . .

M. Edsforth: J'avais sans doute mal compris. Je ne savais pas que les chemins de fer QNS&L étaient assujettis au projet de loi.

M. Benjamin: Ça c'est une autre question qui ne nous intéresse pas pour l'instant. L'essentiel, c'est que la voie ferrée va jusqu'aux eaux côtières. A partir du moment où elle va jusqu'aux eaux côtières, l'expéditeur a le choix du lien de correspondance. C'est ce qui inquiète la compagnie. Il faut alors appliquer des prix de ligne communs ou des prix de ligne concurrentiels. La compagnie fait valoir qu'un transporteur sur les Grands Lacs pourrait négocier un prix d'expédition maritime qui comprenne le prix d'expédition par chemin de fer. Parce qu'ainsi le transport devient interprovincial, la compagnie de chemin de fer *Quebec North Shore & Labrador* sera alors assujettie à un tarif ferroviaire. Elle n'obtiendrait alors qu'un très faible montant pour sa partie du prix global.

M. Edsforth: La correspondance se ferait avec un transporteur maritime.

M. Benjamin: C'est-à-dire un transporteur . . .

M. Edsforth: Je ne suis pas suffisamment versé en droit pour savoir comment cela fonctionnera. J'avais cru comprendre que seules les compagnies de chemin de fer pourraient se prévaloir des dispositions sur les prix de ligne concurrentiels. J'ai peut-être mal interprété ces dispositions.

M. Benjamin: J'ai été très surpris moi aussi. Non seulement les représentants de la compagnie sont venus me voir, mais leur avocat m'a également rendu visite. Ils sont très inquiets. Maintenant autre chose. Une compagnie de chemin de fer aux États-Unis pourrait négocier le transport du minerai de fer à partir d'un port des Grands lacs, du point d'origine au point de destination. La compagnie de chemin de fer à l'extrémité du parcours . . . l'expédition intermédiaire se fait sur eau, mais à

[Text]

Mr. Edsforth: I would have to read the act or bill a lot more carefully to really give you an answer on that—

Mr. Benjamin: This is news to me. I have not a clue if you are right. If that is the situation, it could apply to the BCR or the Ontario North Line, which are only subject to provincial law. If an outside carrier moves in, it ends up transitting a provincial or an international boundary—

Mr. Edsforth: I certainly felt there had to be a physical rail connection with another rail carrier for CLRs or any of the provisions to apply and—

Mr. Benjamin: They thought there were some holes in the bill.

Mr. Edsforth: Perhaps they are right. I would have to get my favourite lawyer to read the bill and give me some advice on it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. We will now go to Mr. Taylor.

• 1555

Mr. Taylor (Bow River): I have a number of questions I would like to get your views on. First of all, in general, you found existing Canadian routings had lower variable costs than alternate routings involving U.S. railways. From your knowledge, what is the base used by U.S. railroads for the setting of rail prices? And is it right that they use variable cost pricing plus a contribution of fixed costs?

Mr. Edsforth: Yes. The floor of the U.S. roads setting their rates is the variable cost, the same as it is in Canada, substantially.

Mr. Taylor (Bow River): Would you comment on what you understand by fixed cost pricing?

Mr. Edsforth: My conviction is that the so-called fixed or constant costs do not really come into pricing by the rail carriers. They are certainly cognizant of the fact that they have them and are desirous to have them covered but in making their decisions about pricing on individual moves, it is the variable cost they are concerned with.

Subject to whatever constraints exist in the market, they attempt to get as much of a contribution above the variable as they possibly can, but they will certainly set a rate that is below whatever apportionment of fixed costs that you might want if it was going to give them some kind of contribution they could not otherwise get.

Mr. Taylor (Bow River): Canadian railways have lower variable costs, so is it not fair to say that there is little potential for U.S. railroads to access or divert traffic from Canadian railways?

[Translation]

l'autre extrémité du parcours, il y a le train. La loi s'applique alors.

M. Edsforth: Il me faudrait lire la loi ou le projet de loi beaucoup plus attentivement pour vraiment pouvoir vous répondre...

M. Benjamin: J'en suis tout surpris. Je ne sais pas du tout si vous avez raison. Si c'est bel et bien le cas, il pourrait en être de même pour BCR ou pour *Ontario North Line*, qui ne sont assujettis qu'à la loi provinciale. Si un transporteur extérieur s'amène, et traverse une frontière provinciale ou internationale...

M. Edsforth: J'étais persuadé qu'il devait y avoir une correspondance physique d'un transporteur ferroviaire à un autre pour que les PLC s'appliquent ou toute autre disposition...

M. Benjamin: Ils pensent qu'il y a des échappatoires dans ce projet de loi.

M. Edsforth: Peut-être. Il faudrait que je demande à mon avocat favori de lire le projet de loi et de me conseiller.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Nous allons maintenant céder la parole à M. Taylor.

M. Taylor (Bow River): J'aimerais vous consulter sur plusieurs sujets. Tout d'abord, d'une façon générale, avez-vous constaté que les parcours canadiens actuels comportaient des coûts variables inférieurs aux parcours empruntés par les compagnies de chemin de fer américaines? À votre connaissance, sur quoi se fondent les compagnies américaines pour établir leurs prix? Est-il vrai qu'elles fondent leur tarification sur les coûts variables augmentés des coûts fixes?

M. Edsforth: Oui. C'est à partir des coûts variables que les compagnies américaines fixent leurs prix, tout comme au Canada essentiellement.

M. Taylor (Bow River): Que signifie pour vous la tarification fondée sur les coûts fixes?

M. Edsforth: Je suis persuadé que les compagnies de chemin de fer ne tiennent pas vraiment compte des coûts fixes ou constants dans leur tarification. Elles sont certainement au courant de l'existence de ces coûts, elles veulent certainement les récupérer, mais lorsqu'elles décident du prix d'un transport particulier, ce sont les coûts variables qui les préoccupent.

Sous réserve des contraintes du marché, les compagnies tentent d'obtenir le plus possible en sus des coûts variables, mais ce prix ne reflète certainement pas la proportion des coûts fixes qu'elles n'obtiendraient pas autrement.

M. Taylor (Bow River): Les compagnies canadiennes de chemin de fer ont des coûts variables inférieurs et donc ne peut-on pas dire qu'il est fort peu probable que les compagnies américaines réussissent à prendre la clientèle des compagnies canadiennes?

[Texte]

Mr. Edsforth: The CP in particular and CN as well tended on balance to have lower unit costs than the American carriers, which is the reason why I came out with a relatively low traffic diversion to the American carriers in my project.

Mr. Taylor (Bow River): Would it be fair to say that the primary impact of competitive access provisions would tend to be the retention of traffic at reduced rates rather than actual diversion of traffic to alternate routes?

Mr. Edsforth: Yes, it was my finding that such would be the case. I think, as I pointed out earlier, that pretty much the rails, carriers, and the shippers share that same feeling.

Mr. Taylor (Bow River): I would like to know a little bit about the Burlington Northern Railway. It appears to enjoy lower fixed costs than any of its U.S. competitors, such as Union Pacific, Conrail, Norfolk, Western, Chicago, Northwestern, Atchison, Topeka & Santa Fe. Is this so? If it is, does this preclude any of those competing head to head with Burlington Northern?

Mr. Edsforth: I think it is so. I certainly have not made any exhaustive look at the fixed variable relationships of those carriers, but I believe Burlington Northern has a fairly low fixed relative to variable component. But certainly they go head to head in every respect.

Mr. Taylor (Bow River): In all products?

Mr. Edsforth: In the ones where they are geographically able to compete. You know, geography does play a big part in it, always. But where the geography allows them to compete, they certainly compete.

Mr. Taylor (Bow River): Your study indicates that the maximum possible losses to CN and CP due to competitive access provisions will be in the vicinity of \$93 million. Does this include any potential revenue gains due to lower freight rates or to diversion of truck traffic to rail?

Mr. Edsforth: No, it does not. There certainly will be some, as I pointed out when I gave you my opening statement this morning, but that kind of thing is very, very difficult to estimate. Even if you had a lot of time and a lot of budget to try to do it, it would be very difficult to come up with any numbers. But it is there; it is not nothing.

Mr. Taylor (Bow River): Does it include any adjustment for improvements in efficiency or productivity resulting in lower costs that the railways may be able to achieve due to the provisions of Bill C-18?

Mr. Edsforth: No, I took the productivity as I found it in 1985.

Mr. Taylor (Bow River): Would it be true to say that the \$93 million was derived on the assumption that all the eligible traffic would either divert to another railroad or be retained at rates only 10% above the variable costs of the highest costs competitor?

[Traduction]

M. Edsforth: Le CP tout particulièrement et le CN aussi avaient en moyenne des coûts unitaires inférieurs à ceux des transporteurs américains, ce qui explique pourquoi, dans mon rapport, les chiffres pour le trafic perdu au profit des chemins de fer américains sont si faibles.

M. Taylor (Bow River): Peut-on affirmer donc que les dispositions sur l'accès favoriseront surtout une tendance à garder le trafic à des prix réduits plutôt qu'une perte réelle au profit d'autres compagnies?

M. Edsforth: Oui, c'est ce que j'ai constaté. Comme je l'ai souligné précédemment, je crois que tous sont plus ou moins de cet avis, les compagnies de chemin de fer, les transporteurs et les expéditeurs.

M. Taylor (Bow River): J'aimerais que vous me parliez un peu de la *Burlington Northern Railway*. Cette compagnie semble avoir des coûts fixes inférieurs à ceux de tous ses concurrents américains tels que *Union Pacific, Conrail, Norfolk, Western, Chicago, Northwestern, Atchison, Topeka & Santa Fe*. Est-ce vraiment le cas? Si c'est le cas, est-ce que cela empêche les autres compagnies de faire concurrence à *Burlington Northern*?

M. Edsforth: C'est le cas. Je n'ai certainement pas comparé de façon détaillée les coûts variables de tous ces transporteurs, mais je crois que *Burlington Northern* a des coûts fixes assez faibles comparés à ces coûts variables. Mais la concurrence va certainement bon train quand même.

M. Taylor (Bow River): Pour toutes sortes de produits?

M. Edsforth: Lorsque c'est possible sur le plan géographique. Vous savez que la géographie joue toujours un grand rôle. Mais lorsque c'est possible grâce à la géographie, ces compagnies se font certainement concurrence.

M. Taylor (Bow River): Dans votre étude, vous fixez à environ 93 millions de dollars les pertes maximales éventuelles du CN et du CP dues aux dispositions visant à accroître la concurrence. Avez-vous inclus dans ce chiffre toute recette éventuelle engendrée par une diminution des tarifs-marchandises ou le transfert aux chemins de fer de la clientèle du camionnage?

M. Edsforth: Non. Ce sera certainement le cas, comme je l'ai signalé lors de mon exposé ce matin, mais il est extrêmement difficile d'évaluer ce genre de chose. Même si vous disposiez du temps et de l'argent pour tenter de le faire, il serait très difficile d'établir des chiffres. Mais c'est une éventualité, cela jouera.

M. Taylor (Bow River): Avez-vous tenu compte du fait que les dispositions du projet de loi C-18 pourraient entraîner une amélioration de l'efficacité ou de la productivité, réduisant ainsi les coûts des compagnies de chemin de fer?

M. Edsforth: Non, j'ai tenu compte de la productivité telle qu'elle était en 1985.

M. Taylor (Bow River): Peut-on dire que ce chiffre de 93 millions de dollars repose sur l'hypothèse que tout le trafic admissible serait transféré à une autre compagnie de chemin de fer ou ne rapporterait que 10 p. 100 en sus des coûts variables du concurrent aux coûts le plus élevés?

[Text]

Mr. Edsforth: Yes, that is true with one caveat, which is that there are certainly some shipments where competition will theoretically be possible but where geography will work against it, or relative costs and so forth, so that there would be no impact at all. But for a number of them, there would be one of those two outcomes and I assume there would be aggressive pursuit of competition in every case.

• 1600

Mr. Taylor (Bow River): Yes, there is another point on which I would like to get your views. Did this figure take into account operational constraints, such as the competing carriers' needs to purchase new cars, unit train efficiencies, existence of long-term contracts, or existence of specialized port-loading equipment, all of which might hamper use of competitive access provisions?

Mr. Edsforth: My upper-limit estimate assumes among other things that the competing carrier has available to him the facilities and equipment with which to compete. He does not have to go out and buy new cars or locomotives at today's prices. He has them there. My lower-limit estimate made the assumption that this was not the case, that he did have to go out and buy new equipment.

I was sort of aware of the operational considerations in some cases, but I found it difficult to really apply them. One that comes to mind is the unit train movement of coal from southern British Columbia to Vancouver where there is a potential competition from Burlington Northern to replace the existing route. One of the operational problems you would encounter there would be the necessity for CP and BN to interchange the traffic at Kingsgate, British Columbia, which is out in the middle of nowhere. I could see operational problems in how it would be brought off. It would require the aggressive co-operation of both railways to make it happen, and CP might not be interested in co-operating to that extent.

Mr. Taylor (Bow River): Looking at your high level and your low level, is not \$93 million extremely unlikely for losses?

Mr. Edsforth: I think it is very unlikely. As I said before, I gave you a range and I think the probability is that the true level would be somewhere in the middle of the range.

Mr. Taylor (Bow River): Would this also mean that your estimate of \$60 million loss of revenue to U.S. railroads—\$10 million CN, \$6 million CP—again represents the maximum loss, or is it a theoretical upper limit unlikely to be reached?

Mr. Edsforth: Yes, I think that same comment would apply.

Mr. Taylor (Bow River): The CN people told the committee that it estimated loss due to competitive access provisions as about \$150 million to \$250 million, and CN has estimated its losses at \$1.2 billion over five years. This would seem to indicate a combined railway estimate of losses due to competitive access in the range of \$500 million annually. In your opinion, could losses of that magnitude be reasonably

[Translation]

M. Edsforth: À une réserve près, en effet en théorie, bien que pour certains produits la concurrence soit possible, la géographie ne le permettra pas ni les coûts relatifs, etc., et donc l'incidence sera nulle. Mais dans nombre de cas, on obtiendrait l'un ou l'autre de ces résultats. Mais je présume que dans chaque cas, on se ferait concurrence d'une façon très agressive.

M. Taylor (Bow River): Il y a un autre point sur lequel j'aimerais votre opinion. Est-ce que ce chiffre tient compte des contraintes opérationnelles—la nécessité pour le transporteur de se rééquiper, les économies d'échelle des trains unitaires, l'existence de contrats à long terme ou d'équipement spécialisé de chargement portuaire—contraintes qui risquent d'empêcher les compagnies de se prévaloir des dispositions d'accès à la concurrence.

M. Edsforth: Mes prévisions les plus élevées partent du principe que le transporteur a accès aux mêmes installations et au même équipement que son concurrent. Il n'est pas censé avoir à racheter de nouveaux wagons ou de nouvelles locomotives au prix d'aujourd'hui. Il les a déjà. Mes prévisions inférieures partent de l'hypothèse que ce n'est pas le cas, qu'il doit effectivement se rééquiper.

Je sais que dans certains cas il y avait certaines considérations opérationnelles mais j'ai vraiment eu du mal à en tenir compte. Je pense en particulier aux trains unitaires qui acheminent le charbon du sud de la Colombie-Britannique vers Vancouver et qui risquent de se faire concurrencer par la *Burlington Northern* qui changerait le trajet. Un des problèmes opérationnels, c'est la nécessité pour le CP et le BN de faire un changement de voies à Kingsgate, Colombie-Britannique, en rase campagne. J'imagine facilement les problèmes que cela créerait. Il faudrait vraiment que les deux compagnies de chemin de fer soient prêtes à collaborer et je ne pense pas que le CP pousse la coopération jusqu'à ce point.

M. Taylor (Bow River): Si je compare vos prévisions supérieures et vos prévisions inférieures, il y a fort peu de chance que les pertes se chiffrent à 93 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Edsforth: Fort peu de chance, en effet. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je vous ai donné un éventail et le bon chiffre se trouvera probablement au milieu.

M. Taylor (Bow River): Est-ce que cela veut dire que les 60 millions de dollars gagnés par les Américains et perdus par les Canadiens—10 millions pour le CN et six millions pour le CP—représentent une perte maximum ou s'agit-il d'une limite supérieure théorique qui ne sera probablement pas atteinte?

M. Edsforth: Je pense que ce serait la même chose en effet.

M. Taylor (Bow River): Les représentants du CN nous ont dit que les dispositions d'accès à la concurrence risquaient de leur coûter de 150 à 250 millions de dollars et le CN a calculé que ses pertes se chiffraient à 1,2 milliard de dollars pour une période de cinq ans. Cela représenterait pour les deux sociétés ferroviaires des pertes annuelles d'environ 500 millions de dollars qui seraient imputables à ces nouvelles mesures. À

[Texte]

attributed to competition from U.S. carriers resulting from the competitive access measures?

Mr. Edsforth: No, certainly not based on my analysis. I just cannot imagine losses of that magnitude.

Mr. Taylor (Bow River): Is it likely in your opinion then that combining CN and CP loss estimates in this manner actually includes revenue that CP gains from CN, and revenue that CN gains from CP?

Mr. Edsforth: I guess there might be some of that in there, if they are both looking at it from their own knot-hole. A loss to CN is just as bad as a loss to anybody else for CP, and vice versa. Even at that I would find the numbers very high.

Mr. Taylor (Bow River): Would it be misleading to suggest that U.S. carriers would gain anything like \$500 million a year of Canadian railway revenue?

Mr. Edsforth: I think it is very unlikely.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order and a point of information. I apologize for not mentioning this today. Mr. Angus sends his apologies and regrets. He had to rush back to Thunder Bay last night. There is an illness in his family, one of his kids or something. This is why he is not here today, and all of my alternates are in other committees.

The point of order is that I do not want to mislead the committee or the witness. When I was talking about the iron ore company in Wabush, in addition to the other I mentioned before, my legal counsel over here, or committee staff, or my mouthpiece—I am not sure I would hire him if I were guilty of anything—assures me that their concern is legitimate under the final arbitration provisions. This is where they feel they have another problem. It might in fact be their main worry. My legal counsel here says that they are right. Do you think there should be any kind of provision put in the bill to take that into account?

Mr. Edsforth: As I say, I was not aware that any of the provisions of the bill would apply for movements on the QNS&L.

Mr. Benjamin: I would think a shipper would be applying, not a railroad, under final arbitration.

• 1605

Mr. Edsforth: Yes, but it seems if you are dealing with final offer arbitration, you are dealing with the regulatory agency. I would guess that if I was the railway, I would challenge the authority of the agency to even dispose of the case, if it was the QNS&L. I would just say there is no jurisdiction here. But I am not enough aware to really be able to debate the point beyond saying this, Mr. Benjamin.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I have Mr. Cochrane on the list. Mr. Cochrane, I would ask you to be as brief as possible.

[Traduction]

votre avis, est-ce que la concurrence américaine qui résulterait de ces mesures risque d'entraîner des pertes de cette ampleur?

M. Edsforth: Non, pas en fonction de mon analyse en tout cas. J'imagine mal des pertes de cette importance.

M. Taylor (Bow River): Est-ce que les pertes combinées du CN et du CP incluent actuellement les revenus gagnés par le CP aux dépens du CN et vice versa?

M. Edsforth: Je suppose que c'est possible effectivement, de leur point de vue. Pour celui qui perd un marché, une perte reste une perte, quel qu'en soit le bénéficiaire. Mais même là encore, je trouve les chiffres très élevés.

M. Taylor (Bow River): Est-ce qu'il est juste d'estimer que les transporteurs américains prendraient à leurs homologues canadiens 500 millions de revenu par année?

M. Edsforth: C'est fort peu probable.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Taylor.

M. Benjamin: Monsieur le président, je fais un rappel au Règlement et je vous donne quelques explications. Pardonnez-moi de ne pas l'avoir mentionné aujourd'hui mais M. Angus vous envoie ses regrets. Il a dû retourner d'urgence hier soir à Thunder Bay car quelqu'un est tombé malade, un de ses enfants je pense. C'est la raison de son absence aujourd'hui et mes autres suppléants siègent à d'autres comités.

Je fais un rappel au Règlement parce que je ne veux pas induire en erreur ni le Comité ni le témoin. Quand j'ai parlé de la société d'exploitation de minerai de fer de Wabush, à part celle que j'avais déjà mentionnée, mon avocat ici, mon employé, mon bavard—si j'étais coupable, je me demande si j'engagerais ses services—m'affirme que leurs craintes sont fondées si l'on tient compte des dispositions relatives à l'arbitrage. Je pense que c'est en fait ce qui les inquiète le plus et mon avocat me dit qu'ils ont parfaitement raison de s'inquiéter. Pensez-vous qu'on pourrait ajouter quelque chose au projet de loi pour régler ce point?

M. Edsforth: Je vous l'ai dit, je ne pense pas que les dispositions du projet de loi s'appliquent au parcours de QNS&L.

M. Benjamin: Je pense qu'il s'agirait d'abord d'un expéditeur, pas d'une société ferroviaire, avant l'arbitrage.

M. Edsforth: Effectivement, mais apparemment s'il s'agit d'arbitrage, vous traitez avec l'Office de réglementation. Je pense que si j'étais la société de chemin de fer QNS&L, je contesterais la compétence de l'Office à étudier mon cas. Je pense que ce n'est pas de son ressort. Je ne peux pas vous en dire plus, monsieur Benjamin, car je ne suis pas vraiment au courant de la situation.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. J'ai M. Cochrane sur la liste. Monsieur Cochrane, je vous demanderai d'être aussi bref que possible.

[Text]

Mr. Cochran: You estimate that 73% of CN's and 50% of CP's traffic is local or to one another and is captive.

Mr. Edsforth: Yes.

Mr. Cochran: Apparently you have done some work with regard to the amount or the average revenue contribution over the variable costs on this kind of a captive market.

Mr. Edsforth: Yes, I have made some measurements.

Mr. Cochran: Compared to transborder . . .

Mr. Edsforth: Yes, I did it separately for domestic and transborder.

Mr. Cochran: What is the conclusion from those two statistics?

Mr. Edsforth: I will have to refer to my report here on pages 39 and 40. One graph shows the number of sample shipments having contribution margins in various ranges for domestic shipments, and the other graph shows it for transborder. I do not have the national averages, but just eyeballing the two, it looks to me like the average domestic contribution margin is in the vicinity of 40%.

The transborder looks less than that to me. If you notice, it is crunched more to the left of the chart. You do not seem to have the very high transborder contributors that you have for domestic. I would think the transborder looks like 30%. I did not actually compute those averages.

Mr. Cochran: What causes the variation, in your mind?

Mr. Edsforth: Why would it be higher for domestic? This is a good question. There is only one answer to it—namely, that the market will support it.

Mr. Cochran: Because it is captive.

Mr. Edsforth: Not because it is captive. It is captive in both cases. Captive does not mean the railway can charge any price he wants; he is still constrained by the world market price or by competitive conditions. He will attempt to set the price as high as he can until such time as he starts losing money by doing it. It seems like he is able to do it to get a higher margin on domestic traffic than he can on transborder.

Mr. Cochran: Do you see the provisions in Bill C-18 causing some pressure on the railroads with regard to the domestic market that they have been able to . . . ?

Mr. Edsforth: Yes, I think it is illustrated on page 52, which shows the same two graphs except I have darkened in certain of the shipments. The ones I have darkened are the shipments where there would be a rate reduction arising from the competitive access provisions. It tends to be skewed towards the highest contributing traffic. This would be the result of the process you just described. However, there are still some fairly high contributors sitting out there that do not get rate reductions; this can happen, too.

[Translation]

M. Cochran: Vous avez calculé que 73 p. 100 du trafic du CN et 50 p. 100 du trafic du CP étaient de nature locale ou complémentaire, qu'il s'agissait d'une clientèle captive.

M. Edsforth: Oui.

M. Cochran: Apparemment vous avez fait certains calculs en prenant la moyenne des sommes contribuées et en la divisant par les coûts variables pour cette clientèle captive.

M. Edsforth: Effectivement, j'ai fait certains calculs.

M. Cochran: Si vous comparez cela au trafic international . . .

M. Edsforth: J'ai effectivement traité à part le trafic national et le trafic international.

M. Cochran: Que concluez-vous de ces statistiques?

M. Edsforth: Permettez-moi de vous renvoyer à mon rapport aux pages 39 et 40. Sur un graphique, vous avez le nombre d'expéditions témoins avec des marges de recettes différentes pour les expéditions nationales et sur l'autre graphique, vous avez les expéditions internationales. Je n'ai pas les moyennes nationales, mais à vue de nez, il me semble que la contribution moyenne nationale est d'environ 40 p. 100.

Pour le trafic international, c'est un peu moins il me semble. Cela prend un peu moins de place à gauche du graphique en effet. Apparemment on n'a moins de gros clients au Sud que chez nous. Je dirais pour le trafic venant du Sud, 30 p. 100. Je n'ai pas calculé ces moyennes.

M. Cochran: A quoi attribuez-vous la différence?

M. Edsforth: Pourquoi le chiffre serait plus élevé pour le trafic national? C'est une bonne question. Il n'y a qu'une réponse, c'est que le jeu de l'offre et de la demande le permet.

M. Cochran: Parce qu'il s'agit d'une clientèle captive.

M. Edsforth: Non. Il s'agit dans les deux cas d'une clientèle captive. Parce que la clientèle est captive, cela ne veut pas dire que les chemins de fer peuvent facturer n'importe quel prix; ils doivent tout de même tenir compte du prix mondial et de la concurrence. Ils essaient d'avoir un prix aussi haut que possible jusqu'à ce qu'ils commencent à subir des pertes. Et apparemment, le marché national lui rapporte davantage que le marché international.

M. Cochran: Pensez-vous que les dispositions du projet de loi C-18 vont exercer certaines pressions sur les sociétés ferroviaires relativement au marché national et qu'elles pourront . . .

M. Edsforth: Effectivement et vous avez une illustration à la page 52 où vous voyez les deux mêmes graphiques sauf que certaines expéditions sont hachurées en gris. Celles qui sont hachurées sont les expéditions qui rapporteront moins à cause de l'accès à la concurrence. Ce sont les gros expéditeurs qui semblent en bénéficier, suite au processus que vous avez décrit. Néanmoins il reste un certain nombre de gros expéditeurs qui ne profitent pas de ces réductions du tarif. Que voulez-vous!

[Texte]

Mr. Cochrane: It is because they are not going to be able to utilize the aspects of the act.

Mr. Edsforth: Yes, there is competition, but it is not effective competition. Their geography is such that the competitive route has such a high cost relative to the existing route that it is not truly competitive.

Mr. Cochrane: What is the chance that it will benefit from the competitive-line access part of it? In other words, will there be any opportunity for the other railroad or will it be feasible for the other railroad then to come in and use their lines?

Mr. Edsforth: Yes, this is basically what is causing the black guys on the chart to become black guys; this sort of thing does happen.

Mr. Cochrane: The ones you are indicating would not be blackened out show large contributors.

Mr. Edsforth: The ones that would not be blackened out are not going to benefit from the Canada access provisions. Their geography is just such that it is just not going to work. As you can see, there can be very high contributing traffic. Perhaps there are going to be the people who would resort to something like final-offer arbitration as a means of attempting to put some pressure on the railway.

• 1610

The Vice-Chairman: For people not involved in the inter-switching or terminal running rights, the captive shippers beyond those running rights, it is very important to have the CLRs.

Mr. Edsforth: That is exactly right.

Mr. Benjamin: I am sorry, but I guess I am sort of dense. Could you explain those graphs to me? Is it five shipments, ten shipments—

Mr. Edsforth: That is correct.

Mr. Benjamin: I need the format for the graph and contribution margins explained. When you say contribution, do you mean a contribution of revenue or—

Mr. Edsforth: Yes, the revenue less the variable cost expressed as a percentage of variable cost. If the rate was \$10 and the cost was \$5, there would be a contribution of \$5. The contribution percentage would be 100%.

Mr. Benjamin: Is it net revenue?

Mr. Edsforth: It is net revenue divided by cost.

Mr. Benjamin: Why did you select just five or ten shipments?

Mr. Edsforth: I think we are looking at page 39—

Mr. Benjamin: Also 52 . . . you have used the same format.

Mr. Edsforth: I will stay on page 52. In the first bar of figure 8, the bar goes up to 12. It means 12 of my sample shipments had contributions between zero and 10%.

[Traduction]

M. Cochrane: C'est parce qu'ils ne sont pas en mesure de profiter des dispositions de la loi.

M. Edsforth: Effectivement, la concurrence existe mais elle n'est pas efficace. Ils ne sont pas vraiment compétitifs parce que le parcours qu'ils offrent coûte beaucoup plus cher que l'autre parcours, pour des raisons de facteurs géographiques.

M. Cochrane: Quelles sont leurs chances de profiter des prix de ligne concurrentiels? En d'autres termes, auront-ils leur chance eux aussi d'utiliser leurs lignes?

M. Edsforth: Oui, c'est pourquoi vous avez toutes ces hachures sur le graphique et c'est pourquoi la partie hachurée s'agrandit.

M. Cochrane: Ceux qui ne seront pas hachurés représentent de gros contributeurs.

M. Edsforth: Ceux qui ne seront pas hachurés ne pourront pas profiter des dispositions de l'accès à la concurrence offert par le Canada, à cause de leur situation géographique. Comme vous voyez, le trafic peut être très important. Certains auront peut-être recours à des mesures comme l'arbitrage pour essayer d'exercer des pressions sur les sociétés ferroviaires.

Le vice-président: Pour les gens qui ne s'occupent pas de correspondance ou des droits de circulation, pour la clientèle d'expéditeurs captifs, les PLC sont très importants.

M. Edsforth: Vous avez parfaitement raison.

M. Benjamin: Désolé, mais j'ai la compréhension difficile. Pourriez-vous m'expliquer ces graphiques? S'agit-il de cinq expéditions, de dix . . .

M. Edsforth: C'est ça.

M. Benjamin: Je voudrais qu'on m'explique le format du graphique et les marges de contribution. Quand vous dites contribution, voulez-vous dire contribution aux recettes ou . . .

M. Edsforth: Oui, le revenu moins les coûts variables exprimé comme pourcentage des coûts variables. Si le taux est de 10 dollars et le coût de cinq, la contribution est de cinq et le pourcentage est de 100 p. 100.

M. Benjamin: S'agit-il de revenu net?

M. Edsforth: C'est le revenu net divisé par le coût.

M. Benjamin: Pourquoi avez-vous choisi cinq ou dix expéditions?

M. Edsforth: Vous vous référez je pense à la page 39 . . .

M. Benjamin: Et la page 52 . . . vous avez utilisé la même présentation.

M. Edsforth: Restons-en à la page 52. À la figure 8, première colonne, ça monte jusqu'à 12. Cela veut dire que 12 des expéditions témoins ont des contributions variant de 0 à 10 p. 100.

[Text]

Mr. Benjamin: Are those net contributions?

Mr. Edsforth: Yes. Twelve of my sample shipments which were domestic had contribution margins less than 10%.

Mr. Benjamin: What kind of shipments would have a contribution margin of 180%? Would those be extremely isolated shippers like a mine in the Yukon or something?

Mr. Edsforth: No, it is not that. I am not in a position to tell you exactly who it is, but I can say it is a bulk commodity moving offshore. The market conditions are such to support a rate that high.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Edsforth, on behalf of the committee, we thank you for appearing before us. I am sure your testimony will be very important for the committee.

Mr. Edsforth: Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to appear and I wish you and your committee well in the balance of your deliberations.

The Vice-Chairman: We will now call on Mr. Frank E. Collins. With Mr. Collins are Mr. McKnight, Mr. Bowland, and Mr. Woods.

I would remind members of the committee, and Mr. Benjamin at the same time, we are running behind time. Gentlemen, if we can keep away from philosophy and keep our questions direct and objective, we will try to make up some time.

Mr. Benjamin: We were all very good this time, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, you have been. You even smiled at me from time to time.

Ladies and gentlemen, if you could identify yourselves and give an overview of your brief, we could go as rapidly as possible into the questioning. My members get very angry with me when we run over time.

Mr. Frank Collins (Peat Marwick and Partners): Ladies and gentlemen, good afternoon. I have with me some of my colleagues who have worked in a senior capacity on the subject studies: Mrs. Jan Bowland, Donald McKnight, and Julian Woods. We were engaged by the Ministry of Transport to conduct two studies with regard to the new legislation. If it is satisfactory, it is my proposal to give a very brief résumé of our findings.

• 1615

The first study was entitled *The American Experience in Rail Deregulation and its Relevance to Canada*. In brief, the purpose of this study was to look at what happened in the United States under the Staggers Act and to ascertain in general the extent to which these same things would happen in Canada. In doing this work we looked very carefully at the background to the two legislations and we found that they were very different. In the United States prior to the passage of the Staggers Act the U.S. rail industry was in very dire

[Translation]

M. Benjamin: S'agit-il de contributions nettes?

M. Edsforth: Oui. Douze des échantillons témoins nationaux avaient des marges de contribution inférieures à 10 p. 100.

M. Benjamin: Quel genre d'expéditions rapporterait une marge de contribution de 180 p. 100? S'agirait-il d'expéditeurs très isolés, une mine du Yukon par exemple?

M. Edsforth: Non, pas du tout. Je ne suis pas en mesure de vous dire exactement de qui il s'agit, mais c'est essentiellement pour des expéditions en vrac faites à l'étranger. Le marché tolère ce genre de tarif.

M. Benjamin: Je vous remercie.

Le vice-président: Merci bien, monsieur Benjamin. Monsieur Edsforth, au nom du Comité, merci d'avoir comparu devant nous. Votre témoignage nous sera certainement précieux.

M. Edsforth: Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous et je vous souhaite bonne chance pour le reste de vos délibérations.

Le vice-président: Le prochain témoin est M. Frank E. Collins qui est accompagné de MM. McKnight et Woods et de M^{me} Bowland.

Membres du Comité, monsieur Benjamin, je vous rappellerai que l'heure tourne. Messieurs, laissons de côté les questions philosophiques et posons des questions directes et objectives pour rattraper le temps perdu.

M. Benjamin: Nous avons été très raisonnables cette fois-ci, monsieur le président.

Le vice-président: C'est juste, vous m'avez même souri de temps à autre.

Mesdames et messieurs, veuillez vous présenter et nous donner un résumé de votre mémoire pour passer aussi rapidement que possible aux questions. Des députés se fâchent contre moi lorsque je dépasse l'heure.

M. Frank Collins (Peat, Marwick and Partners): Mesdames et messieurs, bon après-midi. Je suis accompagné de certains de mes collègues qui étaient responsables des études faites: M^{me} Jan Bowland, Donald McKnight et Julian Woods. Nous avons été engagés par le ministère des Transports pour faire deux études sur vos projets de loi. Si vous n'avez pas d'objection, j'ai l'intention de vous présenter un très bref résumé de nos conclusions.

La première étude s'intitule *L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada*. L'objectif de cette étude consistait à étudier l'expérience américaine après l'adoption de la Loi Staggers et d'établir dans quelle mesure les répercussions seraient les mêmes au Canada. Ce faisant, nous avons étudié dans quelle conjoncture les deux projets de loi avaient été présentés et nous nous sommes aperçu que la conjoncture était fort différente. Avant la promulgation de la Loi Staggers aux États-Unis, l'industrie ferroviaire américaine se trouvait aux prises avec un grand

[Texte]

straits with many railways in bankruptcy, whereas in Canada the same situation does not obtain.

Because of the situation in the United States the Staggers Act was very much a pro-carrier or carrier-friendly act, whereas in Canada the railways, while they are not enjoying fully satisfactory financial results, are certainly not in those same dire straits. The result, therefore, is that the NTA 1986 is largely a shippers' bill. Now that is very important in understanding what the difference is.

We looked at the impact in the United States under four headings. The first was the impact on carriers, and we found that in fact Staggers had been very, very beneficial to the carriers. We looked at the impact on rail users and we found there in large part that Staggers had been beneficial to rail users. We looked at the impact on labour and we found that indeed there had been considerable loss in employment following the passage of Staggers, but we concluded that only part of the drop was attributable to the rail deregulation. We looked at the impact on safety and found that in fact safety in the rail mode had improved substantially after the passage of Staggers and that this improvement in safety was partially due to the act.

Now in respect of what would happen in Canada, I will only summarize briefly to say that some of these positive and negative impacts will happen here under the NTA 1986 and some will not. It is a rather complex picture. You may wish to ask some questions on that.

I would like to move quickly now to a summary of the second study which was entitled *The U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implications for Railway Productivity and Competitiveness*. This was a detailed examination of railway economic and regulatory frameworks prevailing in the United States and in Canada: that is, the framework that would prevail under the National Transportation Act 1986.

On the basis of that examination we were asked to assess the comparative competitive advantage of Canadian railways versus U.S. railways, and on the basis of that determine the impact on traffic revenue losses or gains under the new act, looking at the competition between Canadian carriers and U.S. carriers, rail only.

In brief, our findings were that in terms of regulatory factors under the passage of the NTA 1986 in respect of confidential contracts, carriers on both sides of the border will be on an approximately equal basis. In respect of the competitive-access provisions, interswitching, terminal-running rights, competitive-line rates and also a final-offer arbitration, I think it is clear that the U.S. carriers will be at a competitive advantage.

In terms of plant rationalization, Canadian carriers are presently at a disadvantage but we feel that under the new act carriers in Canada will be on essentially the same footing as those in the U.S.

[Traduction]

nombre de difficultés et plusieurs sociétés étaient en faillite alors que ce n'est pas le cas au Canada.

C'est la raison pour laquelle la Loi Staggers a beaucoup favorisé les transporteurs aux États-Unis alors qu'au Canada, même si les sociétés ferroviaires sont loin d'être aussi prospères, elles ne connaissent pas non plus les mêmes difficultés. La LNT de 1986 favorise donc essentiellement les expéditeurs. Cette toile de fond est importante si l'on veut comprendre la différence entre les deux situations.

Nous avons divisé en quatre rubriques l'impact aux États-Unis. Tout d'abord l'impact pour les transporteurs: Nous nous sommes aperçu que la Loi Staggers avait fort profité aux transporteurs. Nous avons étudié l'impact sur les usagers de la voie ferrée et nous nous sommes aperçu que dans une large mesure, la loi leur avait été également favorable. Nous avons étudié l'impact de cette loi sur la main-d'œuvre et nous nous sommes aperçu qu'elle avait entraîné une perte considérable d'emplois, mais nous avons conclu que cette perte n'était imputable que partiellement à la déréglementation du service ferroviaire. Nous avons enfin étudié l'impact sur la sécurité et nous avons constaté que la sécurité ferroviaire s'était grandement accrue après l'adoption de la Loi Staggers et que l'on était en partie redevable à la loi de cet état de chose.

Pour la situation canadienne, je me contenterai de vous dire que la promulgation de cette loi en 1986 aurait entraîné des impacts positifs et des impacts négatifs. Le tableau est assez complexe et vous me poserez probablement des questions.

Permettez-moi de passer rapidement à un résumé d'une deuxième étude intitulée *The U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implications for Railway Productivity and Competitiveness*. Il s'agit d'une étude approfondie de la situation économique des chemins de fer aux États-Unis et au Canada, c'est-à-dire le contexte dans lequel la loi nationale concernant les transports aurait été adoptée en 1986.

Suite à cette étude, on nous a demandé d'évaluer les avantages compétitifs dont jouiraient les chemins de fer canadiens par rapport aux chemins de fer américains et d'établir en partant de cette base l'impact que la nouvelle loi aurait, en faisant simplement la comparaison entre les transporteurs ferroviaires américains et canadiens.

Nous avons conclu que si le projet de loi concernant les transports était adopté en 1986, pour ce qui est des contrats confidentiels, les transporteurs américains seraient à peu près sur le même pied que les transporteurs canadiens. En ce qui a trait aux dispositions relatives à l'accès à la concurrence—correspondance, droit de circulation, prix de ligne concurrentiels et arbitrage—je pense qu'il est clair que les transporteurs américains seraient avantagés.

Sur le plan rationalisation, les transporteurs canadiens sont actuellement défavorisés, mais nous estimons qu'une fois la nouvelle loi en vigueur, les transporteurs canadiens seront essentiellement sur le même pied que les transporteurs américains.

[Text]

In terms of economic factors—these are the factors that go to the cost of providing rail service—there is a lot of work done in that area in our report. It shows that in general the Canadian carriers are in a favourable position. In other words, when we come to the variable cost and almost every other cost measure, generally it is equal to or lower than the U.S. carrier costs.

So if we put all these factors together and ask who has a competitive advantage for traffic that is at issue between a U.S. railway and a Canadian railway, it is apparent that U.S. carriers would have an advantage in respect of the competitive-access features in the final-offer arbitration, but that they would not have an advantage in respect of costs generally speaking. The result of that is that Canadian carriers will probably in most cases be able to keep traffic, hang on to the traffic in a competitive situation, but they will do it at reduced rates.

• 1620

We then went on to look at the traffic which was exposed, and then to make estimates of the traffic revenue losses under the new act. Again, I emphasize this is only in respect to competition between Canadian carriers and U.S. carriers; it does not look at the picture concerning competition between CN and CP. Our findings were that it is very difficult to estimate what these losses will be because there are so many uncertainties. But we estimate the losses would be in the range of \$40 million to \$240 million a year in total at CN and CP combined. Those are the extremes of our range. We think a more likely range would be, say, 1% to 3% of their total revenues.

We then looked at potential traffic gains. We looked at possible gains from traffic of U.S. railways. We ascertained that there is some possibility of recapture of traffic lost under Staggers, particularly lumber traffic, and that there is some traffic which is local to U.S. railways in Canada, because some of the U.S. railways like Conrail come up into Canada, have plant in Canada and have local shippers. That will be exposed to competition from Canadian railways, and therefore Canadian railways may get some of that.

We looked at the possibility that Canadian railways will be able to gain truck traffic under confidential contracts, and we concluded it was unlikely there would be a significant gain of that traffic, although some might come their way. Then we looked at the possibility of increase of traffic due to lower rates, the so-called rate-induced traffic, and we concluded that for some shippers at least, there would be a possibility of increased traffic.

So that is a summary of the findings of both reports. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Collins, and we thank you for your brief overview, taking into account

[Translation]

Sur le plan économique—c'est-à-dire les différents facteurs qui représentent le coût du service ferroviaire—on y a consacré beaucoup d'espace dans notre rapport. De façon générale, les transporteurs canadiens se trouvent favorisés. En d'autres termes, lorsqu'il s'agit des coûts variables et de pratiquement toutes les autres mesures de coût, les frais sont généralement les mêmes que ceux des transporteurs américains ou légèrement moins élevés.

Si l'on prend ensemble tous ces facteurs et si l'on essaie de déterminer qui des transporteurs canadiens ou américains ont l'avantage compétitif pour le trafic ferroviaire, il est clair que les transporteurs américains sont favorisés par les mesures d'accès à la concurrence et les dispositions d'arbitrage, mais qu'ils ne le sont pas en général sur le plan des coûts. En conséquence, les transporteurs canadiens dans la majorité des cas pourront probablement conserver ce trafic, réussiront à résister à la concurrence mais au prix d'une réduction de leurs tarifs.

Nous nous sommes ensuite intéressés aux pertes de trafic potentielles et nous avons fait un calcul estimatif des pertes de recettes susceptibles d'être provoquées par les nouvelles lois. Encore une fois, je vous rappelle que ces chiffres ne concernent que la concurrence entre les transporteurs canadiens et les transporteurs américains; il ne s'agit pas de la concurrence entre le CN et le CP. Nous avons constaté qu'il était très difficile d'estimer ces pertes en raison du trop grand nombre d'inconnues. Nous avons estimé que pour le CN et le CP la fourchette irait de 40 millions de dollars à 240 millions de dollars par an. Disons que cela représentera de 1 à 3 p. 100 des recettes totales.

Nous nous sommes ensuite intéressés aux gains potentiels de trafic aux dépens des chemins de fer américains. Nous avons conclu à une possibilité de reconquête du trafic perdu à la suite de l'adoption de la Loi Staggers, en particulier pour le transport du bois, dans la mesure où certaines compagnies de chemin de fer comme Conrail viennent jusqu'au Canada pour prendre directement livraison dans leurs propres installations des marchandises de leurs clients. Désormais, ces activités seront sujettes à la concurrence de la part des chemins de fer canadiens et il est possible que ces derniers reconquièrent une partie de ce marché.

Nous nous sommes intéressés aux possibilités de reconquête d'une partie du marché du camionnage grâce aux contrats confidentiels offerts par les chemins de fer canadiens et nous avons conclu que c'était fort peu vraisemblable bien que cela ne soit pas totalement exclu. Nous nous sommes ensuite demandé si cette réduction des tarifs aurait pour conséquence d'augmenter le trafic et nous avons conclu que dans certains cas elle inciterait certains expéditeurs à revenir aux chemins de fer.

Voilà en résumé les conclusions des deux rapports. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Collins. Compte tenu de notre retard, nous vous remercions d'avoir été

[Texte]

that we are running overtime. We will go directly to questioning now.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais demander à nos témoins de nous dire qui a demandé à Peat Marwick de faire ces études.

Mr. Collins: We were engaged by the Office of Economic Regulatory Reform, specifically by Mr. Keith Thompson.

M. Ouellet: M. Thompson vous a-t-il consultés personnellement avant d'entreprendre cette étude? Quel mandat spécifique vous a-t-on confié pour ces deux études?

Mr. Collins: Well, we were contacted by Mr. Thompson's office, the Office of Economic Regulatory Reform. We were given terms of reference which required us to conduct investigations into the subject-matter. These were to be independent investigations and there are written terms of reference for these studies. I do not have them with me, but we could make them available.

M. Ouellet: Evidemment, dans le domaine des chiffres, il y a un vieil adage qui dit qu'on peut faire dire ce que l'on veut aux chiffres. Avez-vous eu des directives pour que vos études soient favorables ou défavorables à la déréglementation?

Mr. Collins: Well, I do not think we had instructions on either score. We certainly had progress meetings where we reported our interim findings with the members of the staff of the Office of Economic Regulatory Reform. I can tell you, Mr. Ouellet, our findings were debated, but we did not receive firm instructions to report one way or another. Our findings are those of Peat Marwick and they are independent and we are ready to stand up and be counted on them.

M. Ouellet: Je suis très content d'apprendre ceci parce que j'ai entendu dire que certaines des personnes engagées par le ministère des Transports l'avaient été spécifiquement pour faire des études favorables. Je suis content que votre firme ne se soit pas laissé influencer à cet égard.

• 1625

Le vice-président: C'est une chose qui n'a jamais été faite dans le passé, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: À la compagnie Peat Marwick? Non, je ne pense pas.

Le vice-président: Non, en général.

M. Ouellet: Si vous avez une accusation à porter, je suis prêt à vous céder la parole, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Ouellet, on n'a pas d'accusations à porter contre M. Marwick ou contre quelqu'un d'autre.

M. Ouellet: Je voudrais aborder l'aspect de l'étude concernant les répercussions sur les employés. Vous dites que chez les Américains, le total des emplois a diminué de plus d'un tiers pendant les cinq années qui ont suivi l'adoption de la loi.

[Traduction]

aussi bref. Nous passerons maintenant directement aux questions.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask our witnesses to tell us who asked Peat Marwick to make those studies.

M. Collins: Nous avons été engagés par le Bureau de la réforme et de la réglementation économique, plus précisément par M. Keith Thompson.

Mr. Ouellet: Did Mr. Thompson personally consult with you before you undertook that study? What were your specific terms of reference for those two studies?

M. Collins: Nous avons été contactés par le bureau de M. Thompson, par le bureau de la réforme de la réglementation économique. Nous avons reçu pour mandat de mener des enquêtes sur cette question. Ces enquêtes devaient être indépendantes et chacune de ces études correspondait à un mandat. Je n'ai pas ces mandats avec moi, mais vous les communiquer ne pose pas de problèmes.

Mr. Ouellet: Of course, figure-wise, as the old saying goes you can bend them whichever way you want to. Were you instructed so that your studies would favour or disfavour deregulation?

M. Collins: Nous n'avons reçu de directives ni dans un sens ni dans l'autre. Il y a eu certes des réunions au cours desquelles nous avons communiqué nos premières conclusions aux membres du Bureau de la réforme et de la réglementation économique. Je peux vous dire, monsieur Ouellet, que ces premières conclusions ont fait l'objet de discussions mais nous n'avons jamais eu pour directives de les infléchir dans un sens ou dans l'autre. Nos conclusions sont nôtres, ce sont les conclusions de Peat Marwick, elles sont indépendantes, nous les assumons et nous sommes prêts à les défendre.

Mr. Ouellet: I am very glad to hear that because I heard that some of the people hired by the Ministry of Transport had been specifically hired to make studies in favour of deregulation. I am happy that your firm was not pressured in such a way.

The Vice-Chairman: It has never been done in the past, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: As far as Peat Marwick is concerned? No, I do not think so.

The Vice-Chairman: No, in general.

Mr. Ouellet: If you want to make an allegation, I am ready to give you the floor, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, we do not want to make any allegation against Mr. Marwick or against anybody else.

Mr. Ouellet: I would like to address the section of your study relating to the impact on labour. You say that total employment declined by more than one-third in the five years following the passing of the act. What kind of projections can

[Text]

Quelle sorte de projections pouvez-vous faire sur la chute du nombre d'emplois au Canada à la suite de déréglementation ou de l'adoption du projet de loi C-18?

Mr. Collins: Mr. Ouellet, we were not called upon to make quantitative estimates and we could not make those estimates. Our conclusion in our report is that in the first instance rail employment in Canada and in the United States has been in a long-term status of decline for many years. This is for a number of reasons: the industry is becoming more efficient and it has in the past lost traffic to trucking and so on.

While we think its losses to other modes may be arrested under the new act, we nevertheless think there will be continuing efficiencies and so on and the reduction in employment will continue. We believe employment will drop under the proposed National Transportation Act, partly because of the act and partly not because of the act. Some of the lost employment is just a continuing trend of what has been happening. The railways will be making improvements regardless of whether this act is passed or not. Nevertheless, the act does make specific provisions, and correctly so, in my view. It will enable the railways to become more efficient. It will enable them to abandon more easily unproductive railway plant. It will enable them to enter into confidential contracts. Some of these contracts will be structured in such a way as to make for more efficient rail operations. There are a number of factors that will lead to efficiencies that inevitably will lead to lower employment.

Yes, there will be some loss of employment under the act. We feel the drop will not be nearly as large as it was in the United States, however, for a number of reasons. In the United States, the very large drop of one-third was partially due to the recession of 1982. We hope we will not have it in Canada, but if it does happen, it would happen anyway. Some of the loss was due to mergers between class I carriers. I do not see any prospect for this in Canada, although something may be out there and I do not know about it.

Mr. Ouellet: You never know with this government; they might sell CN to CP.

Mr. Collins: I have not heard CP on the street making any offers, but it could happen.

I guess the third factor is that since the National Transportation Act of 1967 was somewhat deregulatory in nature, some of what the U.S. went through, the carriers have gone through in Canada. Yes, there will be a loss of employment, but not on the same scale as happened in the United States.

M. Ouellet: Vous n'avez pas fait d'étude précise sur la situation canadienne. C'est une estimation *ad lib* que vous nous donnez, parce que vous n'avez pas fait d'étude sur les pertes d'emploi possibles au Canada. Ai-je raison?

M. Collins: C'est bien cela.

[Translation]

you make relating to the decline of employment in Canada following deregulation or the passing of Bill C-18?

M. Collins: Monsieur Ouellet, nous n'avons pas reçu pour mandat de faire des estimations quantitatives et nous ne l'avons pas fait. Nous concluons dans notre rapport que pour commencer les emplois dans l'industrie ferroviaire tant canadienne qu'américaine diminuent depuis de nombreuses années. Cela pour de nombreuses raisons: l'industrie devient plus efficace et elle a perdu une partie de son trafic au profit des camionneurs, entre autres.

Tout en estimant possible que cette nouvelle loi mette fin à cette hémorragie, la poursuite de ces efforts d'efficacité aura pour corollaire une diminution des emplois. Cette nouvelle Loi nationale sur les transports ne sera donc que partiellement responsable de cette diminution des emplois. Certaines pertes d'emplois ne font que suivre une tendance amorcée depuis plusieurs années. Les chemins de fer continueront à faire des efforts d'améliorations que cette loi soit adoptée ou non. Quoi qu'il en soit, la loi impose certaines dispositions, à juste titre, à mon avis. Ces dispositions permettront aux chemins de fer d'améliorer leur efficacité. Elles leur faciliteront l'abandon d'installations improductives. Elles leur permettront de conclure des contrats confidentiels. La structure de certains de ces contrats leur permettra de mieux rentabiliser leurs opérations. Un certain nombre des mesures permettant d'améliorer cette efficacité entraîneront inéluctablement une diminution des emplois.

Oui, la loi entraînera une certaine perte d'emplois. Nous estimons cependant que ces pertes ne seront pas aussi importantes qu'aux États-Unis pour un certain nombre de raisons. Aux États-Unis, cette forte diminution d'un tiers des effectifs a été partiellement provoquée par la récession de 1982. Nous espérons ne pas avoir à souffrir d'une telle récession au Canada, mais si cela arrive, nous n'y pourrions rien. Certaines de ces pertes sont à mettre à l'actif de fusions entre les transporteurs de première catégorie. Je ne vois pas ce genre de situation se développer au Canada à moins que certains détails ne m'échappent.

M. Ouellet: On ne sait jamais avec ce gouvernement, il est tout à fait capable de vendre le CN au CP.

M. Collins: Je n'ai pas entendu le CP faire d'offre de ce genre, mais ce n'est pas impossible.

Troisièmement, la Loi nationale sur les transports de 1967 comportait certaines mesures de déréglementation, ce qu'ont subi les transporteurs américains, les transporteurs canadiens l'ont déjà subi. Oui, il y aura pertes d'emplois mais pas dans les mêmes proportions qu'aux États-Unis.

Mr. Ouellet: You did not specifically study the Canadian situation. It is a guesstimate on your part because you did not study the potential loss of employment in Canada. Am I right?

Mr. Collins: You are right.

[Texte]

[Traduction]

• 1630

Our terms of reference did not require us in this study to make an in-depth investigation of what the impact would be. I think the title of the study captures it: *The Canadian Experience in Rail Deregulation and Its Relevance to Canada*. Our main focus was to see what happened in the United States and to make some judgments on the likelihood of that happening in Canada, so it is a judgmental assessment.

Mr. Ouellet: Est-ce que je me trompe en pensant que le *Staggers Act* a été mis en application aux États-Unis dans le but précis d'amener un redressement financier des compagnies de chemins de fer? Est-ce bien la raison principale qui a motivé l'adoption de la Loi Staggers?

Mr. Collins: Yes, I think it is apparent from studying both what led up to the act and the opening sections of the act that state the policy, which appear in our report starting on page II.3, where we give a résumé of the background of the act and rail transportation policy under Staggers.

It is quite clear that Congress intended the legislation to be financially beneficial to the U.S. railways, to make them revenue adequate. I might say, though, that it was also the intent of the act, from our reading, in the long term to be beneficial to shippers. This was the long-term goal of the act; the problem was that under the previous regulatory regime in the States, the carriers were having a very difficult time financially and as result, service to shippers was deteriorating. The industry was really in jeopardy.

Mr. Ouellet: N'est-ce pas le contraire dans le cas du projet de loi C-18 au Canada? Alors qu'aux États-Unis, le *Staggers Act* avait d'abord pour but d'apporter une aide immédiate aux compagnies de chemins de fer en difficulté et ensuite, à long terme, d'aider les expéditeurs, ici c'est l'inverse dans le projet de loi C-18: on donne un avantage immédiat aux expéditeurs et on souhaite que l'efficacité accrue des chemins de fer puisse avantager à long terme les chemins de fer. Les priorités au Canada sont contraires aux priorités des Américains lors de l'adoption du *Staggers Act*.

Mr. Collins: I think, Mr. Ouellet, the intent of both bills was in the long term to benefit shippers, but I would certainly agree that in terms of emphasis, the immediate emphasis of Staggers was to help the U.S. rail carriers financially in order that they could survive and serve shippers, whereas the largest emphasis in the Canadian bill is to help shippers.

Now, I think we should not overlook the fact that there are things in our act, the National Transportation Act 1986, which are beneficial to Canadian carriers—the ability to enter into confidential contracts, the very improved plant rationalization provisions are certainly examples of that—but I think it is apparent that the National Transportation Act 1986 is very largely a shippers' bill.

Mr. Ouellet: Dans votre étude, vous parlez brièvement des répercussions sur la sécurité. Vous dites à la page 22 de votre sommaire que grâce au redressement financier, les compagnies

Nous n'avons pas reçu pour mandat dans le cadre de cette étude d'enquêter en profondeur sur ces répercussions. Je crois que son titre parle de lui-même: *L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada*. Nous avons pour tâche principale d'examiner la situation aux États-Unis et d'en tirer certaines conclusions pour le Canada. Il s'agissait donc pour nous de porter un jugement.

Mr. Ouellet: Am I wrong in assuming that the specific aim of the Staggers Act was to facilitate the financial recovery of the railroad companies? Was it really the main reason behind the passing of the Staggers Act?

Mr. Collins: Oui, c'est évident quand on étudie le contexte ayant mené à l'adoption de cette loi et quand on lit les premiers articles énonçant la politique. Vous trouverez d'ailleurs un résumé de ce contexte général et une reproduction de l'énoncé de la politique de la Loi Staggers sur le transport ferroviaire à partir de la page II.3 de notre étude.

Il est tout à fait clair que le Congrès voulait que cette loi aide financièrement les chemins de fer, leur assure des recettes suffisantes. J'ajouterais cependant que notre lecture de cette loi nous incite à conclure qu'il voulait également, à long terme, aider les expéditeurs. C'était l'objectif à long terme de la loi; l'ancien régime réglementé posait d'énormes problèmes financiers aux transporteurs et en conséquence il y avait détérioration du service offert aux expéditeurs. L'industrie était vraiment en grand danger.

Mr. Ouellet: Is it not the opposite with our own Bill C-18? Whereas in the United States, the aim of the Staggers Act was first to help the railroad companies having a difficult time and second, in the long term, to help the shippers, here, in Canada, it is the opposite with Bill C-18: we are first benefitting the shippers and wishing that the increased efficiency of the railroad will benefit them in the long term. The Canadian priorities are the opposite of the American ones when they passed the Staggers Act.

Mr. Collins: Monsieur Ouellet, je crois qu'à long terme ces deux projets de loi ont pour but d'apporter une aide aux expéditeurs, mais je suis tout à fait d'accord avec vous, au départ, le premier but de la Loi Staggers était d'aider financièrement les transporteurs ferroviaires américains afin qu'ils puissent survivre et continuer d'offrir leurs services aux expéditeurs, alors qu'au Canada le premier but du projet de loi est d'aider les expéditeurs.

Cependant, nous ne devrions pas oublier que dans notre loi, dans la Loi nationale sur les transports de 1986, il y a des dispositions qui avantagent les transporteurs canadiens—l'autorisation de conclure des contrats confidentiels, les dispositions autorisant une rationalisation des réseaux et des installations. Il reste quand même évident que la Loi nationale de 1986 sur les transports favorise avant tout les expéditeurs.

Mr. Ouellet: In your study, you briefly address the impact on safety. On page 12 of your executive summary you said that this financial recovery made possible for the American

[Text]

de chemins de fer américaines ont pu accélérer l'accroissement de la sécurité ferroviaire aux États-Unis. En d'autres mots, grâce au *Staggers Act* il y a eu des profits supplémentaires, des revenus supplémentaires. Ils ont pu faire les dépenses nécessaires pour améliorer la sécurité.

• 1635

C'est le contraire, au Canada, puisque votre étude révèle que les deux compagnies de chemins de fer sont susceptibles de perdre des revenus? Est-ce qu'il ne serait pas, à ce moment-là, impossible pour les compagnies de chemins de fer d'accomplir les efforts qui se sont faits aux États-Unis dans le domaine de la sécurité ferroviaire?

Mr. Collins: Mr. Ouellet, the first point I would like to make in answer to that is while there is no doubt financial improvement under Staggers contributed to improved plant and facilities, which in turn supported a better safety record, in the United States we in fact found, apart from this, that the investments were very largely made from public funds under previous legislation, before our act—which of course was a deregulatory type of bill. It was largely this sort of thing that started the improved safety record in the United States, which was very badly needed.

I will now turn to your question about the impact in Canada, being if it turns out that the revenue losses in Canada are significant enough and they are not offset by other positive developments, would it lead to a deterioration of safety. My answer would be somewhat speculative, but I believe this is probably not going to be a major problem. I think what would more likely happen, Mr. Ouellet, is that instead of operating a plant in an unsafe manner, CN and CP would just operate a much smaller system. Our railways in Canada have a very good safety record; both carriers have an excellent safety record. We found that CP has the best safety record in all of North America, and CN is not too far behind, so we do not think they are going to let safety go to pot. However, they may have to shrink the size of the system, and this is probably what would happen.

The Vice-Chairman: Mr. Ouellet, without taking advantage of the Chair... As Mr. Ouellet has alluded, in the past we have gone with the carriers. However, do not Bill C-18 and Bill C-19 make more or less a more level playing field for the carriers and give the advantage to the shippers, and hopefully along the line to the consumers too? It makes for a more balanced transportation system without one part of our transportation system, alias "the carrier", having the monopoly on it. The shippers therefore get an equal chance, a fair chance.

Mr. Collins: It is a fairly long question you have asked me, Mr. Chairman, but I—

Mr. Ouellet: It is not a question. It is a statement.

Mr. Collins: I would say this. The most cogent way I could think of to answer it is that the problem we have under the present legislation, the NTA 1967—and I must say that was a

[Translation]

railroads to accelerate the improvements in railroad safety in the United States. In other words, added profits and added revenues were made possible by the Staggers Act. They had the ready money to improve safety.

In Canada, it is the opposite since according to your study the two railroad companies are likely to lose revenues? In such a case, would it not make it impossible for the two railroad companies to emulate the efforts made in the United States in railroad safety?

M. Collins: Monsieur Ouellet, permettez-moi tout d'abord de vous répondre que, bien qu'il soit indubitable que le redressement financier favorisé par la loi Staggers ait contribué à une amélioration des réseaux et des installations, améliorant en conséquence la sécurité, nous avons constaté qu'en fait des lois précédant cette loi de déréglementation avaient permis de dégager une grande partie des fonds, puisés dans le Trésor public, nécessaires pour procéder à cette amélioration. C'est en grande partie ce financement qui a permis d'améliorer la sécurité aux États-Unis, amélioration qui s'avérait indispensable.

Je répondrai maintenant à votre question concernant le Canada. S'il s'avère que les pertes de recettes au Canada sont conséquentes et qu'elles ne sont pas compensées, y aura-t-il détérioration au niveau de la sécurité? C'est un peu de la spéculation de ma part, mais je ne crois pas que ce sera un problème majeur. Je crois plus vraisemblable, monsieur Ouellet, que le CN et le CP, plutôt que de continuer à exploiter tout un réseau dans des conditions de sécurité contestables, préféreront réduire leurs activités. La performance de nos chemins de fer au Canada en matière de sécurité est excellente; la performance de nos deux transporteurs est excellente. Nous avons constaté que, pour toute l'Amérique du Nord, en matière de sécurité, le CP était bon premier suivi de très près par le CN et il n'y a aucune raison que cela change. Il est possible cependant qu'il leur faille réduire la taille de leur réseau et c'est probablement ce qui arrivera.

Le vice-président: Monsieur Ouellet, sans vouloir profiter indûment de ma position... Comme l'a dit M. Ouellet, jusqu'à présent, nous avons toujours favorisé les transporteurs. Ne pensez-vous pas que les projets de loi C-18 et C-19 mettent plus ou moins les transporteurs sur un pied d'égalité, accordent des avantages aux expéditeurs et, corollairement, c'est à espérer, également aux consommateurs? Ils rétablissent un certain équilibre dans les transports empêchant un des acteurs, à savoir «les transporteurs», de jouir d'un monopole de fait. Dorénavant, les expéditeurs pourront jouer à jeu égal.

M. Collins: C'est une vaste question que vous me posez, monsieur le président, mais je...

Mr. Ouellet: Ce n'est pas une question, c'est une déclaration.

M. Collins: Je dirai ceci. Je crois que la meilleure manière de vous répondre est de citer le problème que pose la loi actuelle, la LNT de 1967... et je m'empresse d'ajouter qu'à

[Texte]

very fine piece of legislation, in my view. It was ahead of its time and Canada did very well under it. However, there were a number of infirmities, and one of the infirmities is that it did not work satisfactorily for captive shippers. This is not to say that all local shippers are truly captive and that all captive shippers are suffering, but the provisions of the act have not worked well for those shippers. The people who drafted this new legislation had the determination and the guts to try to improve on that. In that regard they certainly have made a lot of steps forward to help captive shippers. If this is one's view of a fairer system, then that would be so, but there are many factors to consider in deciding whether the whole thing is fair or equal.

M. Ouellet: Je voudrais vous poser une question au sujet de la deuxième étude. Les chiffres que vous avancez sur les pertes de revenus des compagnies de chemins de fer ont été contredits, à ce Comité, par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes. Est-ce que vous avez eu l'occasion d'en discuter?

• 1640

Je sais que, dans votre étude, vous remerciez le Canadien National et le Canadien Pacifique de vous avoir reçus, fourni l'information et la coopération requises pour effectuer votre travail. Est-ce que vous savez que les deux compagnies considèrent que vos chiffres sont bien en deçà de leur évaluation? Qu'en dites-vous?

Mr. Collins: Mr. Ouellet, I am not aware that CN and CP have made any statements that our traffic-loss figures are incorrect. That is news to me.

M. Ouellet: Ils l'ont dit, en réponse à des questions des membres de ce Comité.

Mr. Collins: Of course this is my first appearance before the committee, sir, and I have not heard or seen all the testimonies. I have read the written positions of both CN and CP in preparation for this appearance, but I have not heard all their testimony so I am not aware that they in fact have said our figures are wrong.

I might say that I would like to see the specific allegation. I would also remind everyone present that our work relates only to the traffic-revenue losses attendant to competition between Canadian carriers and U.S. carriers. It does not cover additional losses that come from competition between CN and CP, which is another matter.

M. Ouellet: Monsieur le président, je crois que mon temps de parole est presque écoulé.

Avant de terminer, je veux remercier Peat Marwick pour leur étude. Je ne sais pas si M. Thompson est satisfait de votre travail, mais, pour ma part, je crois que ces documents prouvent à quel point on doit regarder avec beaucoup de scepticisme l'action du gouvernement qui veut aller de l'avant trop rapidement avec le projet de loi C-18.

[Traduction]

mon avis c'était une excellente mesure législative. Elle était en avance sur son temps et le Canada ne s'en est que mieux trouvé. Cependant, elle comportait un certain nombre de handicaps et un de ces handicaps était qu'elle ne solutionnait pas de manière satisfaisante le problème des expéditeurs captifs. Cela ne veut pas dire pour autant que tous les expéditeurs locaux sont vraiment captifs et que tous les expéditeurs captifs souffrent, mais les dispositions de cette loi n'étaient pas très favorables à ces expéditeurs. Les responsables de cette nouvelle mesure législative ont eu le courage de s'attaquer à ce problème. Il est certain que, pour les expéditeurs captifs, les progrès sont très nets. Si telle est, pour certains, la vision d'un système plus juste, c'est une réussite, mais il reste encore bien des facteurs à prendre en considération avant de déterminer si l'ensemble est plus juste.

Mr. Ouellet: I would you like to ask you a question on the second study. Your figures on loss of revenues for the railroad companies have been questioned, before this committee, by the railroad companies. Have you had the opportunity to discuss it?

I know that in your study you thank the Canadian National and the Canadian Pacific for having received you, for having extended the necessary information and co-operation to make you work. Do you know that the two companies stated that your figures were by beyond their own assessment? What is your response?

M. Collins: Monsieur Ouellet, je ne savais pas que le CN et le CP avaient contesté l'exactitude de nos chiffres relatifs aux pertes de trafic. C'est nouveau pour moi.

Mr. Ouellet: They said so in answer to questions from the members of this committee.

M. Collins: Bien entendu, monsieur, c'est ma première comparution devant votre Comité et je n'ai ni entendu ni vu tous les témoignages. J'ai lu les dépositions préparées par le CN et le CP en vue de leur comparution, mais je n'ai pas entendu leur témoignage si bien qu'il m'est impossible de savoir s'ils ont contesté nos chiffres.

J'aimerais savoir exactement ce qu'ils ont dit. J'aimerais également vous rappeler que nos travaux ne portent que sur les pertes de recettes consécutives à la concurrence entre les transporteurs canadiens et les transporteurs américains. Ils n'incluent pas les pertes supplémentaires attribuables à la concurrence entre le CN et le CP, et cela est une autre histoire.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think that my time is almost up.

Before I pass, I would like to thank Peat Marwick for their study. I do not know if Mr. Thompson is satisfied with your work, but, I for one do believe that those studies demonstrate the necessity to consider with much skepticism the action of the government which wants to go ahead far too rapidly with Bill C-18.

[Text]

Il y a là une interprétation de l'étude qui peut nous permettre de conclure que ce ne serait pas nécessairement une très bonne affaire pour l'industrie ferroviaire canadienne d'aller de l'avant avec la déréglementation.

Le vice-président : Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Je pense que chacun est libre d'interpréter, à sa façon, les rapports et les études qui nous sont présentés.

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin : Madam and gentlemen, my first question will be just a quickie. You have said that you were retained by Mr. Thompson and his agency to do studies in certain areas. I presume you did more than one, but I would like to know if you did studies for any other individual, group, organization, or association about this legislation and deregulation, or so-called deregulation, in any way at all leading up to this legislation or since it was brought up in the House.

Mr. Collins : Let me just check with my colleagues. In an organization of our size—there are 60,000 people around the world—I have to be careful in answering that. The answer is largely no, but I can think of two particular pieces of work. We did some work for an intercity motor-coach company on the possible impact on its patronage due to increased competition from the air mode. It is not relevant to these studies at all.

Mr. Benjamin : In relation to deregulation or so-called . . .

Mr. Collins : Yes, that is right. It was not specifically in relationship to this act, but it was in relationship to a more deregulated environment. We did a very small piece of work for Canadian National in terms of competitive line rates. These are the only things I can think of. I believe these are the only ones, but one might find the U.S. Peat Marwick firm had done something for somebody under Staggers or whatever. It is hard to say.

• 1645

Mr. Benjamin : I meant in relation to the Canadian scene and the Canada-U.S. scene in transportation leading up to and pertaining to this legislation.

Mr. Collins : Mostly, I would say the answer is no. These are the main things we have done on that score.

Mr. Benjamin : I agree with you when you say the Staggers Act was a railway bill and this is a shippers bill. I think you are also correct in saying that what brought about the Staggers Act was the utter chaos, financially and plant conditions, etc., in most if not all the railways in the United States. As a result of the mergers, bankruptcies, and massive public funding, it was a mess.

When comparing U.S. and Canadian railways, did you take into account the amount of public investment by way of capital

[Translation]

One may conclude from this study that deregulation may not necessarily be a very good deal with the Canadian railroad industry.

The Vice-Chairman : Thank you, Mr. Ouellet. I think that we are all free to draw any conclusion from the reports and the studies that are presented to us.

Mr. Benjamin.

M. Benjamin : Madame, messieurs, ma première question sera très brève. Vous avez dit avoir été engagés par M. Thompson et son bureau pour étudier certaines questions. Je suppose que vous n'avez pas fait que cette étude et j'aimerais savoir si vous avez fait des études pour d'autres personnes, d'autres groupes, d'autres organisations ou d'autres associations sur cette loi et cette déréglementation, ou cette soi-disant déréglementation ayant mené d'une manière ou d'une autre au dépôt de cette loi ou avant qu'elle ne soit déposée à la Chambre.

M. Collins : Permettez-moi de consulter mes collègues. Avec une organisation de notre taille—nous comptons plus de 60,000 personnes dans le monde entier—je dois prendre des précautions avant de vous répondre. D'une manière générale je répondrai par la négative, mais je pense à deux études en particulier. Nous avons étudié pour une compagnie d'autocars les répercussions potentielles d'une concurrence aérienne accrue. Cela n'a rien du tout à voir avec ces études.

M. Benjamin : Ayant un rapport avec la déréglementation ou la soi-disant . . .

M. Collins : Oui, c'est exact. Il n'y avait pas de rapport direct avec cette loi mais un rapport avec un environnement plus déréglementé. Nous avons fait une petite étude sur les prix de lignes concurrentiels pour le *Canadian National*. Ce sont les seules études qui me viennent à l'esprit. Je crois que ce sont les seules, mais il est possible que le cabinet de Peat Marwick aux États-Unis ait fait quelque chose pour quelqu'un sur la Loi Staggers, par exemple. C'est difficile à dire.

M. Benjamin : Je voulais parler d'études ayant un rapport avec la scène des transports canadienne et la scène des transports canado-américaine ayant pu servir à la préparation de cette loi.

M. Collins : Je dirais que non. Ce sont nos deux principales études dans ce domaine.

M. Benjamin : Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que la Loi Staggers était une loi pour les chemins de fer et que celle-ci est une loi pour les expéditeurs. Vous avez tout aussi raison de dire que c'est le chaos financier dans lequel se trouvaient la majorité pour ne pas dire toutes les compagnies de chemin de fer aux États-Unis, l'état déplorable des réseaux, etc., qui sont à l'origine de la Loi Staggers. Les fusions, les faillites, l'injection massive de fonds publics, c'était une vraie catastrophe.

En comparant les chemins de fer américains et canadiens, avez-vous tenu compte du montant des investissements publics

[Texte]

for capital works, infrastructure, road beds, rails, and rolling stock, or funds to provide . . . ? For example, the establishment of Conrail is really a make-up of a half a dozen bankrupt railroads. Something had to be done. Can you give me a ballpark figure for what the the American governments at various levels, or the taxpayers, put up leading up to, during and since the Staggers Act to get them into a situation where they are doing much better?

Mr. Collins: I think it appears in our report, Mr. Benjamin. The bankruptcy of the northeast U.S. roads was due to a lack of deregulation in the United States. The very oppressive kind of regulation under which they were living led to this or contributed to it. It was a very serious problem. It was a problem for us because we were the auditors of Penn Central. When it went bankrupt, we lost the audit.

We are acutely aware of the problem they had. It was necessary to save that situation in the northeast U.S. I believe the U.S. government put in approximately \$7 billion. I would like to find the reference, because I think there is a misprint in our study. I think it appears in the chapter on safety, chapter 6. It appears in a footnote where we talk about the investments made. It is on the bottom of page LXV. The copy I have is corrected; it says:

Total Conrail related assistance stood at \$7,757.1 million.

Mr. Benjamin: The Canadian Trucking Association, to some extent, and both Canadian railroads have said the legislation is not only a shippers bill; it is a licence to raid their revenues. American carriers, rail and truck, will have access in Canada which Canadian carriers, rail and truck, will not have in the U.S., whether it is U.S. federal regulation and law or individual states regulation and law. Did you look into that at all? Do you find any justification for them being partly right or not right at all? In this case, they feel the playing field is not level. Do you think they have some justification in that, both rail and trucking companies in Canada?

• 1650

Mr. Collins: If you do not mind, Mr. Benjamin, I will not comment on the motor carriers, because we did not study them. My views are perhaps untutored. But on rail we certainly did look into it and it is quite plain that concerning the competitive access and final-offer arbitration, certainly the U.S. carriers will have an advantage there for which there is not an equivalent, reciprocal advantage in the United States.

I think I would also go on to say that in the first instance, the reasons those who drafted the legislation put it in was not to give the U.S. carriers some sort of licence to raid—those are rather extreme words to begin with—but rather to help

[Traduction]

dans les ouvrages d'art, dans l'infrastructure, l'entretien du ballast, des rails, du matériel roulant, etc.? Par exemple, Conrail est le résultat en réalité d'une demi-douzaine de faillites de chemins de fer. Il fallait faire quelque chose. Pouvez-vous me donner une idée de la participation financière des divers paliers de gouvernements américains ou des contribuables avant, pendant et après l'adoption de la Loi Staggers ayant permis le redressement de cette situation?

M. Collins: Je crois que ce chiffre figure dans notre rapport, monsieur Benjamin. C'est le manque de déréglementation aux États-Unis qui a entraîné la faillite des chemins de fer américains du Nord-est. C'est la réglementation très répressive à laquelle ils étaient assujettis qui les a menés ou qui a contribué à les mener à cette situation. Le problème était très grave. C'était un problème pour nous parce que nous avions le contrat de vérification de *Penn Central*. Quand ce chemin de fer a fait faillite, nous avons perdu ce contrat.

Nous étions cruellement conscients de leur problème. Il était indispensable de redresser la situation dans le nord-est des États-Unis. Je crois que le gouvernement américain a injecté environ 7 milliards de dollars. J'aimerais d'ailleurs trouver cette référence car je crois qu'il y a une erreur de typographie dans notre étude. Je crois que ce chiffre figure au chapitre 6 sur la sécurité. Vous le trouverez dans une note de bas de page où nous parlons des investissements. C'est au bas de la page V1.6. Ma copie a été rectifiée:

Le montant total de l'aide financière à Conrail s'établissait à 7,757.1 millions de dollars.

M. Benjamin: L'Association canadienne des camionneurs, dans une certaine mesure, et les deux compagnies de chemin de fer canadiennes nous ont dit que cette mesure législative était une loi pour les expéditeurs; c'est l'hallali pour leurs revenus. Les transporteurs américains, fer et route, auront un accès au Canada que les transporteurs canadiens, fer et route, n'auront pas aux États-Unis, cet accès étant soit réglementé par les lois fédérales soit par les lois des États. Vous êtes-vous penchés sur cette question? Leurs craintes sont-elles en partie justifiées ou ne le sont-elles pas du tout? Ils estiment que les règles du jeu ne sont pas les mêmes. Pensez-vous que les sociétés de camionnage et de chemin de fer au Canada ont raison de penser ainsi?

M. Collins: Avec votre permission, monsieur Benjamin, je m'abstiendrai de me prononcer sur la situation du camionnage car nous ne l'avons pas étudiée et mes affirmations seraient peut-être gratuites. Pour ce qui est des chemins de fer, nous avons analysé la situation et il est évident que du point de vue de l'accès à la concurrence et de l'arbitrage de l'offre finale, les transporteurs américains ont un avantage pour lequel il n'existe pas réciproquement un équivalent pour nous aux États-Unis.

J'irai jusqu'à dire qu'au départ, si les législateurs l'ont inclus dans le projet de loi, ce n'était pas pour donner aux transporteurs américains carte blanche pour piller, même si c'est un terme un peu radical, mais c'était plutôt pour aider les

[Text]

shippers in Canada, which in some cases I think may be justified.

Our findings are that while indeed the U.S. carriers will have this ability to compete for Canadian traffic, where there is not a parallel ability for Canadian carriers to go after comparable U.S. shipper traffic, because of the economic advantages that are enjoyed by . . . or at least the cost structure of Canadian carriers . . . In fact, the U.S. carriers will not end up really getting this traffic except in a few cases. In large part, the Canadian carriers will keep the traffic, but the result is they will do it at lower rates. They will have to give up revenue. They keep the traffic, but at lower rates, so they will give up revenue.

Mr. Benjamin: It has been said to me, not just by railroads, that this legislation will get us to the situation where railroads in the United States were which led to Staggers. Our railroads, with all the difficulties they are having at the present time because of world conditions and economic recession generally, normally have had cashflow, have been able to generate revenues in the main for keeping their plant refurbished, keeping up their maintenance and safety and everything else. It is said this legislation will erode their financial capacity to generate revenue for those absolute needs.

It has been said in the media that what they will end up doing is just running the trains slower, less often, and that you bring about a deterioration and harm to the financial viability of both railroads. They are in severe financial difficulty right now. Do you think they have any justification for that at all?

Mr. Collins: Well, I think it is a significant issue. I am not sure I would characterize it in those exact same ways, Mr. Benjamin. I think what we do see now, if you look at the result of our study and the study conducted by Travacon, Mr. Edsforth who just appeared, and if you look at the work done by Mr. Trotter, who I think will be testifying to you this afternoon, while there is some range in the estimates here . . . As I said at the outset, it is difficult to quantify this. I think it is clear the amount of revenue loss is not small. Our range was \$40 million to \$240 million.

If we take Mr. Edsforth's estimates, which are done a different way and cover other ground, he sees a fair amount of revenue being lost. He puts it on an after-tax basis, which may or may not be the right way to go in the case of CN. If you compare that against the earnings of the railways, there is no question that this amount of revenue loss and contribution loss is significant. Nobody could doubt that.

Against that, though, there are some offsetting things. There is the fact that the railways will gain efficiencies. The confidential contract thing will undoubtedly be helpful to them. They will be able to abandon plant, and probably will abandon a fair amount. And there will be some new traffic.

[Translation]

expéditeurs au Canada qui, pour certains, pensent peut-être que c'est justifié.

S'il est vrai que les transporteurs américains seront des concurrents pour le trafic canadien, alors que les transporteurs canadiens n'auront pas la possibilité de miser sur un trafic comparable aux États-Unis, étant donné les avantages économiques dont jouissent . . . ou du moins la structure des prix de revient des transporteurs canadiens . . . Or, les transporteurs américains n'obtiendront pas vraiment ce trafic sauf dans de rares cas. Les transporteurs canadiens vont garder une bonne part du trafic mais au bout du compte, les tarifs seront plus bas. Les transporteurs canadiens devront donc renoncer à certaines recettes car pour conserver le trafic, ils devront abaisser leurs taux.

M. Benjamin: On m'a dit, et ce ne sont pas seulement des gens du secteur des chemins de fer, que le projet de loi va aboutir à une situation semblable à celle qui a entraîné l'adoption de la Loi Staggers aux États-Unis. Nos chemins de fer, compte tenu de toutes les difficultés auxquelles ils font face actuellement étant donné la conjoncture mondiale et la récession économique, ont réussi néanmoins à avoir les liquidités nécessaires, à obtenir les recettes d'ensemble leur permettant de maintenir à flot leurs ateliers de réparations et de conserver les mêmes normes de sécurité. On dit que ce projet de loi va rogner leur capacité financière d'obtenir les recettes nécessaires pour combler ces besoins essentiels.

La presse a dit que les chemins de fer vont tout simplement ralentir la vitesse des trains, diminuer le nombre de trains et que cela va se traduire par une détérioration de la situation causant du tort à la viabilité financière des deux sociétés de chemin de fer. Actuellement, les chemins de fer font face à des difficultés financières. Cette analyse est-elle juste selon vous?

M. Collins: Je pense que c'est un problème de taille. Je ne suis pas sûr que je ferais la même analyse que vous, monsieur Benjamin. Si l'on se reporte aux résultats de notre étude et à ceux de celle de Travacon, et M. Edsforth vient de comparaître, si l'on tient compte du travail de M. Trotter, qui va comparaître ici cet après-midi, on constate, même si les estimations permettent une certaine latitude . . . Comme je l'ai dit, il est difficile de quantifier tout cela. Il est clair que les pertes de recettes seront de taille. Selon notre évaluation, elles seraient de 40 millions de dollars à 240 millions de dollars.

Si l'on se reporte aux estimations de M. Edsforth, qui a suivi une méthodologie différente et étudié d'autres facteurs, il y aurait une grande quantité de recettes qui serait perdue. Ses chiffres sont calculés d'après les recettes après déduction d'impôt, et l'on peut se demander si la méthode est bonne dans le cas du CN. Si l'on compare cela aux gains des sociétés de chemin de fer, il est indéniable que la somme des pertes, en recettes et en contributions, est appréciable. Personne ne peut le nier.

Toutefois, il y a des facteurs qui militent dans l'autre sens. Les chemins de fer vont gagner du côté de l'efficacité. Les contrats confidentiels vont indéniablement les aider. Les chemins de fer pourront fermer certains ateliers et même abandonner une bonne part du service. Il y aura par ailleurs de nouvelles sources de trafic.

[Texte]

• 1655

Now what we have said in our studies is that it would really be very helpful to have a full assessment of all the elements on the ledger, the pluses and the minuses, before deciding whether one has a serious problem of financial viability. I think it is clear that the losses are . . . nobody could say they are not significant. They have to be looked at.

Mr. Benjamin: Even if you took the modest estimates—not the extreme high or low of Mr. Edsforth and I suspect yours—that is the same or in excess of net profits of the two railroads over the last several years. What do they do for revenue for capital to do what they are supposed to be doing to keep a viable, functioning, safe, efficient railroad?

You see, they are something like the prairie farmers. They have “efficienced” themselves to death. The railroads have already got rid of half their employees in the last 15 years, got rid of 6,000 miles of track, brought in computerization, advanced signal systems—they have done all the things to make them more efficient and they are damned efficient. What did it get them? They are barely making it.

Now you bring in a new field for them in which you yourselves say that Canadian railways are at a disadvantage to U.S. . . .

Mr. Collins: Well, on that latter point we say they are at a disadvantage from the regulatory point of view, not from the point of view of their cost structure and that they are therefore able to compete for the traffic and get it, but at reduced rates.

Now let me just clarify a point, Mr. Benjamin. The way I see it neither our figures nor Mr. Edsforth’s figures nor Mr. Trotter’s show that the losses would wipe out the profits of the carriers. In an average, reasonably good year CN and CP earn between them on an after-tax basis in the order of \$300 million. Of course CN is not paying tax, but the statements . . .

Mr. Benjamin: No, they pay dividends.

Mr. Collins: Well, of course. The statement still holds that in a good year they would earn about \$300 million.

Now the question is how much income loss there is likely to be. Mr. Edsforth, who did the whole range where we did only the U.S. side of it, concluded it would be at the upper limit about \$100 million after tax. Now if we took say half of that as being the amount of net profit loss and if that was \$50 million, then you would say that these carriers were earning \$300 million and they are going to lose \$50 million of it—and I am not sure that is the right number—then they are down to \$250 million.

My view is that this is a significant loss and so you have to see where it would come from. Are they going to be able to

[Traduction]

Dans nos études, nous signalons qu’il serait fort utile de faire une évaluation globale de tous les facteurs, de tous les avantages et de tous les inconvénients, avant de déterminer s’il existe un problème grave de viabilité financière. Je pense qu’il est clair que les pertes . . . Personne ne peut nier qu’elles sont importantes. Il faut en tenir compte.

M. Benjamin: Si on laisse de côté les maximas et les minimas de l’étude de M. Edsforth et de la vôtre, toute estimation plus modeste aboutit à la même conclusion et représente une somme supérieure aux bénéfices nets des deux sociétés de chemin de fer au cours des quelques dernières années. Que doivent faire alors les sociétés de chemin de fer pour obtenir les recettes nécessaires à l’immobilisation à laquelle on s’attend d’elles pour qu’elles demeurent viables, actives, sûres et efficaces?

Il y a les agriculteurs des Prairies. Ces derniers ont poussé l’efficacité à outrance. Les chemins de fer ont déjà licencié la moitié de leur effectif depuis 15 ans, supprimé 6,000 milles de voie ferrée, introduit l’informatique, les systèmes de signaux anticipés. Tout cela a été fait au nom de l’efficacité et efficacité il y a. Que cela leur a-t-il valu? Les sociétés de chemin de fer ont du mal à boucler leur budget.

Et voilà que vous ouvrez de nouveaux horizons et que vous dites vous-même que les chemins de fer canadiens souffrent d’un handicap par rapport aux Américains . . .

M. Collins: Si nous disons que les chemins de fer canadiens sont dans une situation désavantageuse, c’est du point de vue de la réglementation et non pas du point de vue de la structure des prix de revient. Ils pourront donc concurrencer leurs homologues pour obtenir le trafic mais ce sera un tarif plus bas.

Je voudrais donner des précisions, monsieur Benjamin. D’après mon interprétation, nos chiffres, non pas plus que M. Edsforth ou de M. Trotter, ne démontrent pas que les pertes anéantiraient les bénéfices des transporteurs. Bon an, mal an, le CN et le CP touchent quelque 300 millions de dollars de bénéfices, après impôt. Bien sûr, le CN ne verse pas d’impôt mais les états financiers . . .

M. Benjamin: Non, le CN verse des dividendes.

M. Collins: Bien sûr. Les états financiers indiquent quand même que lors d’une bonne année, le CN a des bénéfices de quelque 300 millions de dollars.

On se demande donc quelles seront les pertes de revenus. M. Edsforth qui a étudié toute la gamme alors que nous nous en sommes tenus au point de vue des Américains, conclut que ce serait environ 100 millions de dollars, une fois les impôts déduits. A supposer que la moitié de cette somme représente la perte de bénéfices nets, ce serait 50 millions de dollars qu’il faudrait comparer aux 300 millions de dollars de bénéfices, c’est-à-dire 250 millions de dollars au bout du compte.

Selon moi, cette perte est appréciable et il faudrait voir ce qui serait touché. Pourra-t-on fermer assez d’ateliers pour

[Text]

abandon enough plant to make that up? Will the traffic gains make it up? Will the whole thing balance?

Mr. Benjamin: They say their intent by 1991 is to abandon another 15,000 miles of track and reduce their employment by another 15,000. I say that is running fast enough just to stand still, that what they are faced with is several billions of dollars, aside from any funds they might get from the national government, just to keep even. You know the latest generation of locomotives is ageing and there is the new rolling stock they have got to lay on.

When you open it up as this legislation does, how the devil do you keep them viable without some more input from the taxpayers? They are both incapable of generating enough revenue now, without this legislation, to do what they are going to do if they are going to keep a safe and efficient railroad.

Officials of both companies have said they are faced with running the trains slower, more infrequently, as well as on less track... I do not know how less track makes them more productive. Just get rid of the tracks and do not carry any traffic. So what? They are still faced with what they have to carry. Some 75% of their traffic is on 10,000 miles of their secondary main-line track. They have to put billions into it. Now how the devil do you foresee them, even in a modest way, being able to generate enough revenue on their own under this legislation even if the economy turns around?

• 1700

Do you think the bill should contain some form of a safeguard where the playing field is made unlevel by two or three provinces in Canada, or as it pertains to the trucking industry, or by the U.S. government, regulatory body, or individual states for our railroads and truckers? Should we not have some way of taking a counteraction to protect our carriers versus U.S. carriers coming in here?

Mr. Collins: There are many aspects to your question, Mr. Benjamin. I would try to answer it as best as I can this way.

Mr. Benjamin: The chairman is going to cut me off. It is a triple-barrelled question.

Mr. Collins: I will try to be concise.

The Vice-Chairman: You cannot judge the railways, but you can judge the chairman.

Mr. Collins: There certainly are a lot of barrels to it. The first one was that our work does show—as I think the work of the other consultants shows—that there are significant revenue losses. I do not think anybody can deny it. If there were not significant revenue losses, I do not think the shippers would be happy, because this is what the shippers want. They want reduced rates. It does not come out of thin air. It has to come out of something, and it comes out of the railway revenues. They are significant.

[Translation]

compenser? L'augmentation du trafic viendra-t-elle compenser cela? Tout va-t-il s'équilibrer?

M. Benjamin: L'intention est d'abandonner encore 15,000 milles de voie ferrée d'ici à 1991 et de réduire les effectifs de 15,000 personnes encore. Je dis qu'il faut que cela s'arrête, car ce qui guette, c'est encore plusieurs millions de dollars, avec en plus les fonds offerts par le gouvernement national, pour maintenir les sociétés de chemin de fer à flot. Les dernières locomotives sont, vous le savez, presque désuètes et déjà le nouveau matériel est prêt à être mis en service.

Quand les dispositions d'un projet de loi comme celui-ci abaissent toutes les entraves, on peut se demander comment les sociétés demeureront viables sans un apport supplémentaire de deniers publics? Les deux sociétés ne sont absolument pas en mesure d'obtenir les revenus nécessaires pour pouvoir réaliser ce qu'elles ont l'intention de faire tout en maintenant un service ferroviaire sécuritaire efficace.

Les cadres des deux sociétés ont dit qu'ils devraient sans doute diminuer la vitesse des trains, leur fréquence, de même que les parcours. Je ne vois pas comment les sociétés de chemin de fer pourraient être plus rentables à moins qu'elles ne choisissent de se débarrasser des voies ferrées et de ne transporter aucune marchandise. Qu'en penser? Ce qu'elles doivent transporter ne disparaît pas. Soixante quinze p. 100 du trafic se déplace sur 10,000 milles du réseau de chemin de fer secondaire. Il faut investir des milliards de dollars. Comment d'une façon modeste, les sociétés de chemin de fer pourraient-elles elles-mêmes obtenir assez de revenu en faisant intervenir les dispositions de ce projet de loi même s'il y a une volte-face économique?

Pensez-vous que le projet de loi devrait comporter des garanties pour éviter les inégalités dans deux ou trois provinces canadiennes, par rapport au secteur du camionnage ou encore par rapport à l'organisme américain de réglementation ou à la situation particulière de certains Etats? Est-ce qu'il ne devrait pas exister le moyen de protéger nos transporteurs de l'invasion des transporteurs américains?

M. Collins: Monsieur Benjamin, votre question comporte plusieurs facettes. Je vais essayer d'y répondre de mon mieux.

M. Benjamin: Le président va nous interrompre. C'est une question en trois volets.

M. Collins: Je vais essayer d'être concis.

Le vice-président: Vous ne pouvez pas juger les chemins de fer mais vous pouvez juger le président.

M. Collins: Votre question contient certainement des aspects multiples. Il est essentiel de faire remarquer que notre étude, et celle d'autres experts-conseils, démontrent qu'il y aura des pertes de revenu. Personne ne peut le nier. S'il n'y avait pas de perte de revenu, les expéditeurs ne seraient pas satisfaits. Or ils le sont. Ils veulent des tarifs plus bas et cela ne se réalise pas comme ça. Ainsi, ce sont les revenus des sociétés de chemin de fer qui vont en subir le contrecoup. Les pertes seront importantes.

[Texte]

We think it is a significant issue. Our work has not gone far enough to show whether or not the carriers will end up with a financial viability problem, but I do think they are going to have to struggle. I do not think this is a bowl of cherries for them, by any means.

However, there are positive measures in the bill that will help them. You have focused on this unlevel playing field and on the ability of the U.S. carriers to compete. This is one issue. I think it is something that deserves consideration. In my view, it is not the most important thing. I think the more important thing is to determine the net effect on the railways, and whether or not they will be able to make a continuing go of it in a satisfactory fashion under this legislation. If they can, fine. If they cannot, they one should look to avenues to make it more favourable to the carriers.

This may be a matter of changing the provisions that affect competition with U.S. railways. This is one way, but it is not the only way. The bill does have in it provision for a review process, which I am very pleased to see. This would enable, after a period of several years, the government to see whether the carriers in Canada are struggling too much or are having difficulty, and to make amendments. Perhaps it is an avenue that could be pursued.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I remind the members to keep our questions brief. Forget about the philosophy; get a brief answer from the witnesses and we can go on. We are running almost an hour late. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I am interested in page 9 and 10 of your brief. You talk about Canada and the U.S. railway competitive advantage. We have been hearing from a lot of witnesses—and this is not the last of them, Mr. Benjamin—about the immediate impact of the changes of Bill C-18 and how negative it would be in Canada. I am very interested in this section on the immediate competitive advantage. I do not think it is at all negative. This is why it is such a nice twist. Page 10 says the variable cost about traffic movement is a primary economic measure of immediate competitive advantage.

I want to be sure what this means. Is it fair to say that whoever has the lowest variable cost, for a particular traffic, can meet the competition and still earn on this traffic contribution to their fixed costs?

Mr. Collins: Generally speaking, this would be correct; there would be some contribution.

Mr. Clifford: Some contribution. We have some. This is good news. You also say that the Canadian railways generally have lower variable costs than U.S. ones. Do you mean they can generally compete head to head with U.S. ones, keep the traffic and still have a contribution on that traffic?

[Traduction]

Nous pensons que c'est une question d'importance mais notre étude n'a pas été poussée assez loin pour que nous puissions affirmer que les transporteurs conserveront la même viabilité financière, mais je pense qu'ils vont devoir se débattre. Cette situation ne sera certainement pas idyllique pour eux.

Toutefois, le projet de loi contient des mesures positives qui leur viendront en aide. Nous avons bien souligné les inégalités de la situation et la possibilité de la concurrence américaine. C'est une chose, et qu'il ne faut pas négliger. A mon avis, ce n'est pas ce qu'il y a de plus important car il importe davantage de déterminer l'incidence nette sur les chemins de fer et de savoir si oui ou non les sociétés de chemin de fer pourront se maintenir à flot avec l'entrée en vigueur des dispositions législatives. Si elles le peuvent, très bien, mais dans le cas contraire, il faudrait envisager des solutions accordant des conditions plus favorables aux transporteurs.

Il faudrait peut-être par exemple modifier les dispositions qui ouvrent la porte à la concurrence américaine. Ce serait une façon mais ce n'est pas la seule. Le projet de loi prévoit un processus d'examen, et je trouve ça rassurant. Après plusieurs années, le gouvernement pourrait déterminer si les transporteurs canadiens ont la tâche trop difficile et choisir de faire des modifications. Ce serait peut-être une solution.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Je rappelle aux membres du Comité qu'il faut que les questions soient brèves. Laissons de côté l'aspect théorique et tâchons d'obtenir de brèves réponses de nos témoins. Nous avons près d'une heure de retard. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Je voudrais me reporter aux pages 9 et 10 de votre mémoire. Vous parlez de l'avantage concurrentiel des chemins de fer américains par rapport aux sociétés canadiennes. Beaucoup de témoins nous ont dit, et il y en aura d'autres, que le projet de loi C-18 aurait une incidence immédiate au Canada et qu'elle serait négative. Je m'intéresse vivement à ce que vous avez dit concernant l'avantage immédiat sur le plan de la concurrence. Selon moi, ce ne serait pas si négatif. Voilà pourquoi c'est attrayant. A la page 10, vous dites que les coûts variables du transport sont une mesure économique primaire qui influe immédiatement sur l'avantage en matière de concurrence.

Je veux être bien sûr de comprendre. Est-il juste de dire que celui dont les coûts variables sont les plus bas, pour un trafic donné, a un avantage lui permettant de toucher des recettes qu'il peut alors appliquer aux coûts fixes?

M. Collins: Globalement, c'est juste. Cette possibilité existe.

M. Clifford: Jusqu'à un certain point. A la bonne heure. Vous ajoutez que les chemins de fer canadiens ont en général des coûts variables inférieurs à ceux de leurs homologues américains. Pensez-vous que les chemins de fer canadiens peuvent de façon générale concurrencer de très près les Américains, conserver le trafic et quand même toucher des bénéfices?

[Text]

[Translation]

• 1705

Mr. Collins: The answer to that is yes.

Mr. Clifford: That is more good news.

The Vice-Chairman: Now we are really getting along here rapidly.

Mr. Clifford: Does contribution mean earnings over the variable costs, sort of like a mark-up on the variable costs? Is that what it really is?

Mr. Collins: Yes, it could be categorized that way. The easiest way to think of it is something in the nature of profit before tax. It is not precisely that, but in layman's language, I think all of us around the table who are not specialists in railway financing could think of it that way.

Mr. Clifford: Okay. On six-year lease, page III, section 29, you say in general:

Canadian railways are not at a disadvantage in comparison with U.S. carriers in respect to these variable costs.

What about the one we keep hearing all these horror stories about? The doom-and-gloom fellows tell us that Burlington Northern maybe is not in that category. Do you think they are?

Mr. Collins: Our work shows that the Canadian carriers are not at a variable cost disadvantage with Burlington Northern. There is no question that BN is a very well-run railway and it has some economic advantages and it is a good road, but our work did not show that the BN had lower variable costs than Canadian railways.

Mr. Clifford: Okay. So we are competitive, maybe even more so on variable costs than BN. So would this be true that when railways set prices, they mainly have regard to variable costs, not fixed costs?

Mr. Collins: I think the first thing they look at is what the market will bear. They set a rate high enough that the traffic can move in competition with its market and then they look at variable cost. Obviously, they do not want to move traffic below variable cost because then they are losing money. Any amount above variable cost, it makes a contribution; the more, the better.

Mr. Clifford: And Burlington Northern would operate in the same way?

Mr. Collins: As far as I know, all railways in North America price that way.

Mr. Clifford: So I guess for Mr. Benjamin's benefit, then, I would say that we are awfully competitive and the advantage goes to Canada, so stop the doom-and-gloomers from jumping over everybody's back about the changes in C-18. Thank you, Mr. Chairman.

M. Collins: Je pense que oui.

M. Clifford: Voilà encore de bonnes nouvelles.

Le vice-président: Les choses vont bon train.

M. Clifford: Vous parlez ici des gains qui viennent s'ajouter aux coûts variables, c'est-à-dire un peu comme la marge bénéficiaire, n'est-ce pas? C'est ce que vous entendez par là.

M. Collins: Oui. On pourrait les définir ainsi. On pourrait aussi songer aux bénéfices avant impôt. Je sais que ce n'est pas tout à fait cela, mais nous qui ne sommes pas experts dans la comptabilité des chemins de fer, nous avons tendance à voir les choses ainsi.

M. Clifford: D'accord. Pour les baux de six ans, à la page III, paragraphe 29, vous dites:

Les chemins de fer canadiens ne sont pas dans une situation désavantageuse par rapport aux transporteurs américains du point de vue des coûts variables.

Que dites-vous des scénarios très pessimistes qu'on ne cesse de nous exposer? Les prophètes de malheur nous disent que *Burlington Northern* n'est pas dans cette catégorie. Qu'en dites-vous?

M. Collins: Nos études démontrent que les transporteurs canadiens ne sont pas dans une situation désavantageuse par rapport à *Burlington Northern* du point de vue des coûts variables. Il est indéniable que *Burlington Northern* est une société de chemins de fer très bien administrée et qu'elle a des avantages économiques de même qu'un bon circuit. Nos études toutefois ne démontrent pas que ces coûts variables sont inférieurs à ceux des chemins de fer canadiens.

M. Clifford: Je vois. Nous sommes donc compétitifs et nous avons sans doute le dessus sur *Burlington Northern* du point de vue des coûts variables. Est-il vrai alors que, quand les chemins de fer établissent les prix, ils tiennent compte surtout des coûts variables et non pas des coûts fixes?

M. Collins: Je pense qu'ils se fondent principalement sur le marché. On établit les tarifs à un niveau assez élevé pour maintenir le trafic compte tenu de la concurrence sur le marché et ensuite on tient compte des coûts variables. Manifestement, on ne veut pas établir le tarif à un niveau inférieur aux coûts variables parce qu'à ce moment-là on perd de l'argent. Toute somme qui dépasse les coûts variables constitue un bénéfice et, plus elle est élevée, mieux cela vaut.

M. Clifford: Et *Burlington Northern* fait de même?

M. Collins: Que je sache, toutes les sociétés de chemins de fer en Amérique du Nord établissent les prix de cette façon.

M. Clifford: Pour la gouverne de M. Benjamin, il faut dire que nous sommes très compétitifs et que le Canada est dans une situation avantageuse. On empêche donc les prophètes de malheur de se laisser affoler par les modifications prévues dans le projet de loi C-18. Merci, monsieur le président.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Clifford, I do not have the power of the Chair of striking the last comments from the record, but be that so. Mr. Reid.

Mr. Reid: I would like to address myself to two aspects which have given us some concern and given witnesses a great deal of concern as we have travelled across the country. The first is safety. In response to an earlier question, you indicated that you hesitated in making any comment with respect to motor vehicles or trucks. Are you in a position to make any general comment with respect to safety before and after deregulation with respect to motor vehicles? I know this is not your field.

Mr. Collins: I think I should demur on that question. I do not think I can give you an authoritative answer, sir.

Mr. Reid: That is what I expected of a professional. I would then address the matter of rail, which comes within your ambit of study. In your opening comments you said there has been an improvement to safety after Staggers, partially due to the act itself. In chapter 6 of your January 1987 study, I think you have been more forceful than that, as for instance you talk in terms of significant improvement after Staggers. When you relate it to Canada you point out that Canada has consistently had a better safety record than they had south of the border, and I gathered from your general comment that you have no reason to expect it to be otherwise after deregulation.

• 1710

Mr. Collins: That is my belief. I will just ask Mr. Woods, who worked on it, if he wants to add anything.

Mr. J. Woods (Peat Marwick and Partners): We did not really try to quantify the way these figures were going to move after the new NTA 1986, so I cannot really comment on the facts as they are going to be. However, going back to what Mr. Collins said earlier, I did not see any reason that the safety record should decline.

Mr. Reid: Let us deal first with the United States situation—and you will have to deal with facts since you include tables in your report showing the statistics with respect to accidents, derailments, whatever. Have those statistics improved since Staggers?

Mr. Woods: They have certainly improved since Staggers. The question is whether or not those improvements were due to Staggers. We feel that probably some of them were. On the other hand, the record shows that the railways made significant investments in their track and equipment prior to Staggers, which then of course had the effect of improving their safety situation sort of during the years immediately after Staggers. The answer is yes, they have certainly improved post-Staggers, but it is a moot point as to just what the influence of Staggers was on that.

Mr. Reid: Can you give any percentages or quantification of improvement by reasoning how would it be that railways would find moneys or funds to improve their equipment before Staggers, if they were in such desperate straights before deregulation came into being?

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Clifford, je n'ai malheureusement pas, comme le président le pouvoir de faire biffer vos dernières remarques, mais passons. Monsieur Reid.

M. Reid: Je voudrais aborder les deux aspects qui nous inquiètent et qui inquiètent certains témoins, énormément, comme nous avons pu le constater lors de notre tournée. Tout d'abord, la sécurité. En réponse à une question, vous avez dit que vous hésitez à vous prononcer sur la situation du camionnage. Pouvez-vous faire une remarque générale concernant la sécurité en comparant ce que sera la situation actuelle à ce qu'elle sera pour les véhicules à moteur après la déréglementation. Je me rends bien compte que ce n'est pas votre domaine.

M. Collins: Je pense que je m'abstiendrai de répondre à cette question. Je ne puis pas vous donner de réponse valable.

M. Reid: Je n'en attendais pas moins de vous. Passons donc aux chemins de fer, l'objet de votre étude. Dans votre exposé, vous dites qu'on a constaté des améliorations à la sécurité après l'adoption de la loi *Staggers*, et que ces améliorations étaient dues en partie à la loi. Au chapitre 6 de votre étude de janvier 1987, vous êtes encore plus fermes, car vous parlez d'améliorations sensibles après l'adoption de la loi *Staggers*. Dans le cas du Canada, vous signalez que le Canada a toujours eu une meilleure réputation que ses voisins pour ce qui est de la sécurité, et on en conclut d'après votre exposé que rien ne porte à croire que la déréglementation va changer quoi que ce soit.

M. Collins: J'en suis convaincu. M. Woods, qui a étudié la question, a sans doute quelque chose à ajouter.

M. J. Woods (Peat Marwick et Associés): Nous n'avons pas essayé d'évaluer ce que seraient ces chiffres une fois adoptée la nouvelle Loi nationale sur les transports de 1986, si bien que je ne peux pas me prononcer. Toutefois, je reviens à ce que M. Collins disait tout à l'heure. Il n'y a aucune raison pour que la sécurité se détériore.

M. Reid: Prenons la situation aux États-Unis. On doit bien s'attarder au fait puisque dans votre rapport on trouve des tableaux faisant état des statistiques concernant les accidents, les déraillements, etc. Est-ce que ces statistiques montrent une amélioration depuis l'adoption de la loi *Staggers*?

M. Woods: C'est certain. On peut toutefois se demander si c'est à cause de la Loi *Staggers* qu'il y a eu des améliorations. Nous pensons que oui jusqu'à un certain point. Par ailleurs, les chemins de fer ont fait des investissements majeurs pour améliorer les voies ferrées et le matériel avant l'adoption de la loi *Staggers* et cela a certainement amélioré la sécurité pendant les années qui ont suivi l'adoption de la loi. Une chose est sûre, la sécurité s'est améliorée après l'adoption de la loi *Staggers*, mais il est difficile de dire jusqu'à quel point la loi est responsable de cette situation.

M. Reid: Y a-t-il des chiffres qui permettraient d'expliquer comment les chemins de fer ont trouvé l'argent nécessaire pour améliorer leur matériel avant l'adoption de la loi *Staggers*, car ils étaient dans une situation tout à fait désespérée avant la déréglementation, si je ne me trompe?

[Text]

Mr. Woods: Prior to Staggers they received a lot of funding through the so-called 4-R Act, which was passed in 1976. As a result of that act, they got a lot of public moneys. I do not have the figures here as to how much, but they got a significant amount of public moneys, which were used to improve track and equipment prior to Staggers.

Obviously as the financial condition of the American railroads improved after Staggers, they were in a position to continue maintaining their track and equipment. To that extent, certainly Staggers must have had an effect on safety, which is reflected in the figures.

Mr. Reid: Would your analysis indicate that there was any particular period of time when those improvements began to show in the safety record of the United States railways?

Mr. Woods: The first complete paragraph on page 64 gives a record of the situation post-Staggers. We noticed in each of the exhibits we have—we have a number of exhibits on different aspects of safety—that in most cases the rate improvement in safety performance increased faster over the 1980-1985 period, and in some cases markedly so. In terms of rail collisions there was an annual rate of improvement of 1.4% before Staggers and since that bill was passed the improvement has averaged 17.5% annually. It is a similar situation for derailments. Derailments declined 3.2% per annum before Staggers, but 13.4% per annum thereafter.

• 1715

So you can see there was indeed a significant improvement after Staggers. The issue, though, is to just what extent Staggers per se was responsible for those improvements. Prior to Staggers there were some horrendous stories about cars falling off the track by themselves. Standing derailments, they call them. They would just sort of collapse off the tracks, it was so badly maintained. A lot of that was remedied through moneys that came in between 1976 and 1980 as a result of the 4-R Act. So it is sort of difficult to make a judgment as to what the influence of the 4-R and what is the influence of Staggers.

Mr. Reid: Well, in the interest of time I will settle for the substantial improvement of 17.5% annually.

Mr. Collins: Could I just make one remark on that, though? One of the reasons we had this very bad situation of plant and attendant poor safety record was that the regulatory regime, which was tightly regulated in the U.S., made it very difficult for the railways to maintain their plant, and the regulatory regime led to that. A number of things made the improvement. We feel deregulation under Staggers certainly helped, but there is no doubt that the previous regulatory regime had been harmful.

Mr. Reid: I would like to refer to the other aspect that has given us a good deal of concern, the Burlington Northern. I rather gather from one of the later comments you made that

[Translation]

M. Woods: Avant l'adoption de la loi Staggers, les chemins de fer ont reçu beaucoup d'argent grâce à l'adoption en 1976 de la loi 4-R. L'adoption de cette loi a signifié l'engagement d'une grande quantité de deniers publics. Je n'ai pas de chiffres précis mais les sommes étaient importantes et elles ont servi à améliorer la voie ferrée et le matériel, bien avant l'adoption de la loi Staggers.

Manifestement, comme la situation financière des sociétés de chemins de fer américaines s'est améliorée après l'adoption de la loi Staggers, il a été possible de poursuivre l'entretien de la voie ferrée et du matériel. On peut donc dire, en effet, que la Loi Staggers a eu une incidence sur la sécurité, ce que l'on constate dans les chiffres.

M. Reid: Votre analyse permet-elle de fixer le moment particulier où ces améliorations ont commencé à se faire sentir sur le plan de la sécurité des chemins de fer américains?

M. Woods: Le premier paragraphe de la page 64 vous donne un tableau de la situation qui a suivi l'adoption de la loi Staggers. Nous avons énoncé un certain nombre de facteurs de sécurité et, dans la plupart des cas, le taux d'amélioration a augmenté plus rapidement au cours de la période 1980-1985, parfois de façon spectaculaire. Les collisions ferroviaires montraient un taux d'amélioration de 1,4 p. 100 avant la loi Staggers et depuis, l'amélioration a été évaluée annuellement à environ 17,5 p. 100. Il en va de même pour les déraillements. Avant l'adoption de la loi Staggers, les déraillements avaient baissé de 3,2 p. 100 par année mais, après, la baisse a été de 13,4 p. 100.

On constate donc qu'il y a eu une amélioration sensible après l'adoption de la loi Staggers. Ce qu'il faut déterminer cependant, c'est la part qu'a jouée l'adoption de la loi dans ces améliorations. Auparavant, la situation était épouvantable car les wagons tombaient de la voie, s'écroulaient littéralement. On parlait de déraillements à l'arrêt. Les wagons s'écroulaient, faute d'entretien convenable. La situation s'est améliorée du tout au tout grâce à l'argent engagé entre 1976 et 1980 par suite de l'adoption de la loi 4-R. Il est difficile de distinguer l'importance précise de chacune des lois, la Loi 4-R et la loi Staggers, à cet égard.

M. Reid: Puisque nous sommes pressés, je me contenterai du chiffre global indiquant une amélioration substantielle de 17,5 p. 100 par année.

M. Collins: Je voudrais ajouter quelque chose. Pour expliquer la détérioration de la situation du point de vue des ateliers et de la sécurité, il faut s'en prendre au régime de réglementation. La réglementation aux États-Unis rendait très difficile le maintien des ateliers. L'amélioration est due à un certain nombre de facteurs. La déréglementation grâce à la loi Staggers a certainement aidé, et il est indéniable que le régime de réglementation antérieur était néfaste.

M. Reid: L'autre élément qui nous inquiète vivement est la Burlington Northern. D'après les remarques que je viens d'entendre, les chemins de fer canadiens n'auraient rien à

[Texte]

Canadian railways have nothing to fear from Burlington Northern. We have been told it is one of the most cost-efficient railways on the North American continent, particularly with respect to carrying bulk goods. They have unit trains and a special-type car operation and are experts in carrying bulk cargo. Have you any comment to make on that so far?

Mr. Collins: They are a very efficient railway; there is no doubt about that.

Mr. Reid: Are you prepared to say they are the most or that they are not the most cost-efficient railway on the North American continent?

Mr. Collins: Well, that is a pretty broad statement, sir. It could encompass a lot of things. We have made a number of measures which show they have a very high traffic density, that they enjoy certain economies of scale. However, our measures show the Canadian railways do not have higher variable costs. Canadian railways would have a variable cost which would be equal to or lower than BN's. So we do not feel that in respect to variable costs, which is a very important factor in determining economic competitiveness, Canadian carriers are at a great disadvantage.

I think the focus is wrong here, because the focus is really that the U.S. carriers are able to introduce this degree of competition, which brings the rates down. The Canadian carriers will still in large part be able to keep that traffic, but they have to reduce the rates to keep it. But they have a cost structure which will in very large part, not in every case but in most cases, enable them to keep that traffic—at reduced rates.

Mr. Reid: I would anticipate, Mr. Chairman and witness, that your studies discuss at greater length the variable cost. Because of the time limitations I do not want to go into that further, but those variables may be of interest and concern to us. But I would like to recognize geography. The Burlington Northern runs closest to our borders, and the competitive access provisions of Bill C-18 gives that line perhaps an unusual advantage. In addition, Burlington Northern has access to Vancouver. How much—and you say we do not have to fear extensively—traffic might Canadian rails lose to Burlington Northern?

• 1720

Mr. Collins: I will consult with my colleagues to seek a quantitative answer. I will ask Mr. McKnight to answer that question, because he and Mrs. Bowland did the detailed research on that subject.

Mr. D. McKnight (Peat Marwick and Partners): As Mr. Collins said earlier, we found Burlington will not only be capable of putting rate pressure on Canadian Pacific or Canadian National, but also in all likelihood the railways would keep the traffic. There definitely would be pressure on the Canadian railways to reduce some rates. We do not see actual volume loss.

[Traduction]

craindre de la Burlington Northern. On nous a expliqué que c'était un des chemins de fer les plus efficaces du point de vue des coûts en Amérique du Nord, surtout quand il s'agit de transporter les marchandises en vrac. La Burlington Northern peut compter sur des trains unitaires et des wagons spéciaux et elle est experte dans le transport de marchandises en vrac. Avez-vous autre chose à ajouter?

M. Collins: C'est une société de chemin de fer très efficace, c'est indéniable.

M. Reid: Êtes-vous prêt à reconnaître que c'est la société de chemin de fer la plus efficace du point de vue des coûts sur le continent américain?

M. Collins: C'est une remarque très générale. Beaucoup de facteurs interviennent. Nous avons fait beaucoup de calculs qui démontrent que cette société à une densité de trafic très élevée et qu'elle peut donc compter sur des économies d'échelle. Toutefois, nous avons calculé que les sociétés canadiennes ne faisaient pas face à des coûts variables plus élevés. Les sociétés canadiennes ont des coûts variables égaux ou inférieurs à ceux de la Burlington Northern. À cet égard, les coûts variables étant un facteur important pour déterminer la compétitivité économique, les transporteurs canadiens ne seraient pas dans une situation très désavantageuse.

Je pense que ce n'est pas là le problème. Il s'agirait plutôt de se rendre compte de ce que les transporteurs américains peuvent introduire assez de concurrence pour faire baisser les tarifs. Les transporteurs canadiens pourront conserver une grande part du trafic mais il faudra qu'ils réduisent les tarifs. La structure des prix de revient permet aux sociétés canadiennes, dans la plupart des cas mais pas dans tous les cas, de conserver ce trafic, en réduisant les tarifs toutefois.

M. Reid: Je présume que vos études traitent amplement des coûts variables. Étant donné que nous sommes pressés, je ne vais pas m'appesantir sur le sujet, mais je vous ferai remarquer que ces coûts variables sont un élément important pour nous. Il faut toutefois tenir compte de la situation géographique. La Burlington Northern est installée tout près de nos frontières si bien que les dispositions du Bill C-18 concernant l'accès concurrentiel lui donne peut-être un avantage très spécial. En outre, la Burlington Northern a accès à Vancouver. Vous dites qu'il n'y a pas de quoi s'inquiéter, mais quelle part du trafic canadien irait à la Burlington Northern?

M. Collins: Je vais consulter mes collègues pour vous donner un chiffre. Je vais aussi demander à M. McKnight de répondre à votre question, car c'est lui et M^{me} Bowland qui ont fait des recherches poussées à ce sujet.

M. D. McKnight (Peat Marwick and Partners): Comme M. Collins l'a indiqué tout à l'heure, nos recherches ont révélé non seulement que la Burlington était capable d'exercer des pressions sur le Canadien Pacifique et le Canadien National au sujet des tarifs, mais aussi qu'il était fort probable qu'elle puisse conserver son marché. Tout portait à croire que les compagnies de chemin de fer canadiennes subiraient des

[Text]

Mr. Reid: We have heard witnesses say that unless the price is right, they might ship Burlington Northern. I was attempting to get some idea about the amount of traffic which might be lost that way. The variables you referred to . . . probably the items of interest and concern in fixing those rate costs which the Canadian railways will have to meet . . .

It has been mentioned several times that the Canadian rails will not lose traffic, but they are bound to lose revenue. I think there is a variable between your estimates and what they consider would be their losses in revenue. Have you had an opportunity to consider the premise that they will lose \$100 million each per annum?

Mr. Collins: Did they say they would each lose \$100 million annually? I am not sure of what they said.

Mr. Reid: I am putting that to you, sir.

The Vice-Chairman: Mr. Reid, if I could add to that, if I understand the sense of your question, with the figures you people came up with on your report, as opposed to what CN and CP have said, what is the reaction between the two? Am I right in assuming that, Mr. Reid?

Mr. Reid: Yes. I wanted to get down to more of a quantitative cost, but it is right. That is what we are getting at.

Mr. Collins: Our work focused on the revenue losses which CN and CP collectively would sustain in respect to competition with U.S. carriers. I have not seen any estimate made by CN and CP with which I could compare our estimate. I have seen some statements on the part of CN which talk about \$1.2 billion of losses over a period of five years. That would be about \$240 million a year, but it would include losses from all sources, the competition with U.S. carriers and competition with CP. It would include losses from final-offer arbitration, revenue reductions or rate reductions they might make under confidential contracts. I have not seen a comparable figure by either railway with which we could compare our estimates.

Mr. Reid: In your considerations and discussions with shippers and rail, have you seen any gain to Canadian railways in terms of new traffic or recovery of traffic lost to Burlington Northern particularly?

Mr. Collins: Our work did not require or necessitate us to see shippers. I cannot speak about shippers. We looked at traffic gains. Our report is very explicit about what we found and what we did not find. Where the Canadian carriers did not have the same ability to enter into confidential contracts, we

[Translation]

pressions pour réduire certains de leurs tarifs. Mais nous n'avons pas noté de pertes réelles de volume.

M. Reid: Certains témoins nous ont dit que, si le prix n'est pas intéressant, ils expédieraient leurs marchandises par la *Burlington Northern*. J'essayais de déterminer le volume de marchandises qui serait ainsi perdu. Vous avez mentionné des variables . . . sans doute que les principaux éléments qui entrent en ligne de compte dans l'établissement des coûts que devront assumer les compagnies de chemin de fer canadiennes . . .

On nous a dit à plusieurs reprises que, si les compagnies ferroviaires canadiennes ne devaient pas subir de baisse dans le volume des marchandises transportées, elles allaient néanmoins perdre des revenus. Je crois qu'à ce chapitre, il y a une différence entre vos calculs et ceux des compagnies ferroviaires. Avez-vous eu l'occasion d'examiner leur argument selon lequel elles risquent de perdre 100 millions de dollars par année chacune?

M. Collins: Ont-elles dit qu'elles perdraient chacune 100 millions de dollars par année? Je ne me souviens plus de ce qu'elles ont dit.

M. Reid: Je vous le demande.

Le vice-président: Monsieur Reid, permettez-moi d'ajouter une chose, si je comprends bien votre question. Les chiffres auxquels vous en êtes arrivés dans votre rapport ne sont pas les mêmes que ceux de CN et de CP. Quelle est la différence entre les deux? Ai-je bien compris votre question, monsieur Reid?

M. Reid: Oui. Je voulais avoir une idée plus précise des coûts, mais vous avez compris. C'est ce que je cherchais à savoir.

M. Collins: Nos calculs étaient fondés sur les pertes de revenu que le CN et le CP subiraient collectivement à cause de la concurrence des transporteurs américains. Je n'ai vu aucun calcul estimatif du CN ou de CP que je pourrais comparer à nos chiffres. J'ai déjà vu certains calculs du CN qui font état d'une perte d'environ 1,2 milliard de dollars sur cinq ans, ce qui représente quelque 240 millions de dollars par année, mais comprend les pertes de toutes les sources, la concurrence des transporteurs américains et celle de CP. Cela comprend aussi les pertes découlant de l'arbitrage de l'offre finale, les baisses de revenu ou les réductions de tarif effectuées dans le cadre de contrats confidentiels. Je n'ai vu aucun calcul de ce genre, fait par l'une ou l'autre compagnie de chemin de fer, auquel nous pourrions comparer nos chiffres.

M. Reid: Au cours de votre étude de la question et de vos discussions avec les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, avez-vous pu déterminer si ces dernières avaient réalisé des gains en s'attirant une nouvelle clientèle ou en récupérant une partie du volume perdu au profit de la *Burlington Northern* en particulier?

M. Collins: Notre enquête ne nécessitait pas de consultation avec les expéditeurs. Je ne peux donc pas répondre à cette partie de votre question. Cependant, nous avons examiné les gains au niveau de la clientèle. Les conclusions de notre rapport sont très détaillées à ce sujet. Nous avons constaté que,

[Texte]

found some of the traffic lost under Staggers can be regained, but much of it cannot.

• 1725

We think particularly that of the lumber traffic they have lost—and they have lost a lot of lumber traffic—perhaps in the order of \$10 million per year of that traffic can be regained.

We have looked at the possible gains from trucking and we have concluded they are not likely to be substantial, but there might be some. We have looked at the possibility of gains from lower rates, and here there will be some gain, we believe, but we cannot quantify it. As far as what they can get back from Burlington Northern, we did not look at that specifically, but I think some of that lumber traffic would be captured back from BN.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Collins and colleagues and Ms Bowland, we thank you for appearing before us with your detailed information and for answering the questions. We have probably been more technical today than in the past, I guess, but we thank you for appearing before the committee.

Mr. Collins: Thank you very much for the opportunity to appear. We hope our work will be helpful in this legislation and we wish you well as you and your colleagues go ahead and see it through. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. The Chair would now call before the committee Mr. Reese Taylor, *Report on Trucking and Railroad Deregulation in the United States*. Sir, if you could identify yourself for the committee, give us a brief overview, and as usual the shorter your overview the longer the period for questions. We will try to make your appearance before the committee as productive as possible.

Mr. Reese Taylor (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman. My name is Reese Taylor and I have been asked to advise all of you that I was chairman of the Interstate Commerce Commission for four and a half years, did my stint of servitude in the governmental vineyard from June 1981 until December 1985. I have also been a transportation lawyer and in the latter part of the sixties I was chairman of the Nevada Public Service Commission. So I have had some background in this whole transportation area for quite a period of time, both as a practising lawyer and as a regulator at both the federal and the state level.

I very much appreciate the opportunity to appear before you today. I consider it a great privilege to have been asked.

The Vice-Chairman: Even if we are an hour and fifteen minutes late having your presentation.

[Traduction]

lorsque les transporteurs canadiens n'étaient pas en mesure de conclure des contrats confidentiels, ils pouvaient récupérer une petite partie seulement du trafic perdu du fait de la loi Staggers.

Nous croyons que, particulièrement dans le cas du trafic perdu en ce qui concerne le bois d'oeuvre—et les transporteurs en ont perdu énormément—il est sans doute possible d'en récupérer pour 10 millions de dollars par année.

Nous avons également examiné les gains possibles dans le secteur du camionnage, et nous avons conclu que, s'il y en aura un peu, ils ne seront pas substantiels. Nous avons examiné la possibilité de réaliser des gains en diminuant les tarifs, et nous avons conclu qu'il y en aurait, mais n'avons pas pu en déterminer l'importance. Cependant, nous n'avons pas examiné spécifiquement l'ampleur du trafic qui pourrait être repris à la *Burlington Northern*, mais je crois qu'il sera possible de récupérer une partie du trafic relatif au bois d'oeuvre.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: J'aimerais remercier nos témoins, M. Collins, M^{me} Bowland et leurs collègues, d'être venus aujourd'hui nous présenter un exposé aussi détaillé et répondre à nos questions. La discussion d'aujourd'hui a sans doute été plus technique que d'habitude, et nous vous remercions d'avoir comparu devant le Comité.

M. Collins: Nous vous remercions de nous avoir permis de comparaître. Nous espérons que notre travail vous aidera dans l'étude de ce projet de loi et nous vous souhaitons à vous et vos collègues beaucoup de succès dans cette étude. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup. J'invite maintenant M. Reese Taylor, à prendre place. Il va nous présenter un *Rapport sur la déréglementation du camionnage et des chemins de fer aux Etats-Unis*. Monsieur, veuillez vous nommer et nous faire une brève déclaration. Comme vous savez, moins votre exposé sera long, plus nous aurons de temps pour les questions. Nous voulons profiter au maximum de votre comparution devant le Comité.

M. Reese Taylor (présentation individuelle): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Reese Taylor et on m'a demandé de vous informer que, pendant 4 ans et demi, j'ai été président de la *Interstate Commerce Commission* et que j'ai trimé pour gouvernement entre juin 1981 et décembre 1985. J'ai également été avocat spécialisé dans les transports et, vers la fin des années 1960, j'ai été président de la Commission de la Fonction publique du Nevada. J'ai donc acquis une bonne expérience dans le domaine des transports, à la fois comme avocat et comme responsable de la réglementation au palier fédéral et de l'Etat.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui. C'est pour moi un honneur que d'avoir reçu cette invitation.

Le vice-président: Même si nous entendons votre exposé avec une heure et quart de retard.

[Text]

Mr. R. Taylor: That is all right. I have enjoyed listening to the testimony of the other witnesses; and though I cannot be here tomorrow, I look forward to hearing whatever else is going to come forward this afternoon.

As you know, with the passage in 1980 of the Motor Carrier Act and the Staggers Rail Act, far-reaching changes were made in the way we in the United States regulate our trucking companies and our railroads. Although both these pieces of historic legislation have substantially reduced federal economic regulation of truck and rail operations, there were substantial differences between the underlying objectives of the two acts. I think it is important to keep that in mind.

Trucking deregulation was basically designed to reduce rates and improve service through increased competition, while rail deregulation was primarily intended to improve the profitability of the railroad industry by freeing management's hands to initiate efficiencies and increase productivity.

Have truck and rail deregulation been successful in the United States? The answer you get may well depend upon who you ask. Insofar as trucking deregulation is concerned, most shippers are delighted about the wide variety of innovative price and service options now available. Moreover, with regard to the actual rates charged and services received, more and more shippers are negotiating rate and service packages designed to meet their individual requirements. As a result, the vast majority of shippers have become strong advocates of total trucking deregulation.

• 1730

On the other hand, there are still some in the trucking industry who would like to bring back the good old days of regulation. In addition, the Teamsters Union, which has had to make enormous adjustments in order to cope with the new competitive environment, is openly and vehemently regretful about what deregulation has wrought, particularly since the union's leadership has probably lost forever the awesome power it wielded over the trucking industry in the 1960s and the early 1970s.

In all fairness, no analysis of trucking deregulation in the U.S. can overlook the fact that there have been some bumps in the road. Not all of them have been smoothed out at this juncture. Of course, there have been trucking company failures. But this was clearly anticipated by everyone who foresaw a shake-out of those carriers unsuited to survive outside the regulatory cocoon. Besides, the mere protection of an industry's status quo is certainly not an appropriate public interest standard for justifying the exertion of governmental authority.

What has become of concern from the public interest standpoint is a persistent doubt that small shippers are receiving the same level of benefits that greater bargaining clout is producing for big shippers. If the eventual resolution of

[Translation]

M. R. Taylor: Il n'y a pas de problème. J'ai bien aimé entendre les témoignages des autres groupes et, même si je ne pourrai être ici demain, j'attends avec plaisir de suivre la discussion de cet après-midi.

Comme vous le savez, avec l'adoption en 1980 de la *Motor Carrier Act* et la *Staggers Rail Act*, des changements d'envergure ont été apportés aux États-Unis à la réglementation des compagnies de camionnage et de chemin de fer. Si ces deux lois historiques ont contribué à une réduction marquée de la réglementation fédérale en ce qui concerne les activités de camionnage et ferroviaires, les objectifs sous-jacents de ces deux lois étaient néanmoins très différents. Il est important de s'en rappeler.

La déréglementation du camionnage avait essentiellement pour but de réduire les tarifs et d'améliorer le service grâce à une augmentation de la concurrence, tandis que la déréglementation des chemins de fer avait d'abord pour objectif d'accroître les bénéfices de ce secteur en donnant plus de liberté aux gestionnaires pour améliorer le service et accroître la productivité.

La déréglementation du camionnage et des chemins de fer aux États-Unis a-t-elle été une réussite? La réponse à cette question dépend de celui à qui vous l'adressez. En ce qui concerne la déréglementation du camionnage, la plupart des expéditeurs sont ravis d'avoir autant de choix pour ce qui est des systèmes de prix et des services qui leur sont offerts. Du reste, de plus en plus d'expéditeurs négocient en fonction de leurs besoins particuliers pour obtenir des tarifs et des services convenables. Ainsi, la grande majorité des expéditeurs sont aujourd'hui de grands défenseurs de la déréglementation totale du secteur du camionnage.

Par contre, il y en a encore dans le secteur du camionnage qui voudraient revenir au bon vieux temps de la réglementation. De plus, le Syndicat des camionneurs, qui a dû faire des ajustements considérables pour faire face à la nouvelle concurrence, critique ouvertement et vigoureusement les conséquences de la déréglementation, d'autant plus que ce syndicat a perdu sans doute pour toujours l'énorme pouvoir qu'il avait sur le secteur du camionnage au cours des années 60 et au début des années 70.

En toute justice, aucune analyse de la déréglementation du secteur du camionnage aux États-Unis ne peut se faire sans mentionner qu'il y a eu quelques problèmes en cours de route. Et tous n'ont pas encore été réglés. Évidemment, certaines compagnies de camionnage ont fait faillite. Mais cela avait été prévu par tous ceux qui avaient compris que la déréglementation éliminerait les transporteurs qui étaient incapables de survivre sans le cocon protecteur de la réglementation. De toute manière, le simple maintien du statu quo d'un secteur n'est pas une raison suffisante pour justifier que le gouvernement exerce son autorité en invoquant l'intérêt public.

Ce qui est inquiétant du point de vue de l'intérêt public, c'est que l'on doute que les petits expéditeurs aient les mêmes avantages qu'obtiennent les gros expéditeurs grâce à leur plus grand pouvoir de négociation. Si la confirmation de cette

[Texte]

this doubt shows that a substantial amount of market inequality does exist solely because of shippers' size, after taking into account economies of scale, of course, some balance can and must be restored through brokerage opportunities, which are beginning to spring up now, and perhaps through other means.

Amidst all the aftermath of trucking deregulation in the U.S., perhaps the most frequently discussed development at the moment is the mounting apprehension about safety on our nation's highways. Although no irrefutable statistics are available to establish a definite connection between deregulation and the lack of adequate safety—a lot of people are trying, but I have not seen the nexus clearly made yet—allegations are being put forth that such a connection does in fact exist and that further deregulation may only worsen the situation. At risk for the cause of deregulation is the distinct possibility that greatly reduced economic controls may be perceived by Congress and the public as having fostered unsafe conditions on our streets and highways.

Because widespread repetition of the allegations now surfacing could forestall a complete demise of economic trucking regulation, our current band-aid approach to motor carrier safety problems should undergo, in my opinion, an immediate conversion to a comprehensive safety program that will be effectively enforced. Enforcement is terribly important.

Canada, much to its credit, has elected to profit from its observation of the U.S. experience by accompanying its deregulatory legislation with the adoption of a national safety code. Let me tell you, in my opinion, this is exactly what we should have done. It was a tragic mistake that we did not. Thank God you are.

What can you expect if Canada's trucking deregulation proposals are enacted into law? You too will encounter some bumps in the road. You do not make changes without having some effects therefrom. But as things look now, it seems to me that the Canadian bumps will be different from ours. For example, rate discrimination against small shippers, to the extent we have it in the United States, and added problems with safety that we have experienced will probably not generate the same sort of difficulties we have experienced.

As the forecasters have predicted, some Canadian truckers will probably be confronted with some diversion of traffic to U.S. carriers, but certainly not to the point of either destroying or Americanizing the Canadian trucking industry. Moreover, where U.S. carriers have the potential to divert traffic from Canadian truckers, diversions will only take place to the extent the U.S. carriers are providing better service at lower rates. As a result, any loss in revenues by Canadian trucking companies should be more than offset by benefits to Canadian shippers in the Canadian economy through increased exports. It seems to me this is a very important point.

In addition, because the Canadian trucking industry today is more competitive than its U.S. counterpart was prior to the 1980 legislation—and a whole lot more competitive, I should say—it appears highly unlikely that deregulation in Canada

[Traduction]

crainte révèle qu'il y a d'importantes inégalités fondées exclusivement sur l'importance des expéditeurs, compte tenu évidemment des économies d'échelle, il faudra absolument rétablir un certain équilibre par des activités de courtage, qui sont de plus en plus fréquentes, et aussi par d'autres moyens.

Parmi les séquelles de la déréglementation du camionnage aux États-Unis, le problème le plus fréquemment mentionné ces temps-ci est la question de plus en plus inquiétante de la sécurité sur les autoroutes américaines. Bien qu'il n'y ait pas encore de statistiques irréfutables prouvant qu'il y a un lien entre la déréglementation et le manque de sécurité sur les routes—beaucoup de gens sont à la recherche de ce lien, mais personne ne l'a encore établi clairement—certains soutiennent que ce lien existe effectivement et qu'une augmentation de la déréglementation ne fera qu'empirer la situation. Ce qui risque de nuire à la cause de la déréglementation, c'est la possibilité que le Congrès et le public pensent que c'est la grande réduction des contrôles économiques qui a rendu nos rues et nos routes dangereuses.

Si cette attitude se généralise, elle pourrait empêcher l'élimination complète de la réglementation du secteur du camionnage. C'est pourquoi, à mon avis, nous devons remplacer immédiatement les solutions temporaires aux problèmes de la sécurité du transport routier, par un programme exhaustif de sécurité qui sera rigoureusement appliqué. Cette mise en application est d'une importance capitale.

Judicieusement, le Canada a décidé de profiter de l'expérience américaine en ajoutant à sa loi sur la déréglementation un code national de sécurité. À mon avis, c'est exactement ce que nous aurions dû faire. Cette omission a été tragique. Dieu merci, vous l'avez évitée.

À quoi faut-il s'attendre si la déréglementation proposée du secteur du camionnage du Canada devient loi? Vous aurez, vous aussi, des problèmes en cours de route. On ne peut pas apporter des changements sans en subir les conséquences. Mais de la façon dont j'entrevois les choses, j'ai l'impression que les problèmes canadiens seront différents des nôtres. Par exemple, je ne crois pas que vous aurez le même genre de problèmes que nous avons eu aux États-Unis au niveau des tarifs discriminatoires pour les petits expéditeurs et des problèmes de sécurité.

Comme certains l'ont annoncé, des camionneurs canadiens vont sans doute subir une perte de trafic au profit des transporteurs américains, mais pas au point où les États-Unis vont démolir ou absorber le secteur du camionnage canadien. Du reste, si les transporteurs américains réussissent à accaparer une partie de la clientèle des camionneurs canadiens, ce ne sera que lorsqu'ils seront en mesure d'offrir un meilleur service à un prix inférieur. Ainsi, toutes pertes de revenus pour les compagnies de camionnage canadiennes devraient être largement compensées par les avantages pour les expéditeurs canadiens et l'économie canadienne d'une augmentation des exportations. C'est là, selon moi, un argument très important.

Du reste, comme le secteur canadien du camionnage est aujourd'hui beaucoup plus compétitif que son équivalent américain l'était avant la loi de 1980—et je dis bien beaucoup plus compétitif—il est très peu probable que la déréglementa-

[Text]

will produce the dramatic structural changes in your trucking industry that have occurred in ours. Without any question, trucking deregulation in the U.S. has resulted in economic gains that far outweigh any adverse effects visited upon some individual freight carriers. In fact, recent estimates indicate that trucking deregulation has benefited the U.S. economy by producing overall distribution and production savings of at least \$20 billion on the low side and perhaps as much as \$50 billion on the high side. While the magnitude of such benefits may not reach the same dollar volume in Canada, the beneficial effect of trucking deregulation on the Canadian economy should prove to be substantial.

• 1735

With respect to rail deregulation, most interested parties, railroads and shippers alike, tend to agree that overall the Staggers Act has been a success. The rail industry is once again financially viable; it was not when Staggers came into being. Service has improved enormously. New price and service options are available to shippers and for the most part, rates have not risen as quickly as they did before passage of the Staggers legislation. In fact, many observers regard the Staggers Act as the most important and beneficial transportation legislation ever enacted by our Congress.

Nevertheless, there are some shipper groups that are now calling for legislative fine-tuning that could perhaps more accurately be described as re-regulation. Basically, these groups have no quarrel with the act itself. Their concern lies with the commission's implementation of various provisions.

Virtually everyone agrees that the act has worked well where effective competition exists. However, the ICC is being blamed for focusing almost entirely on the railroad industry's financial needs to the exclusion of those provisions in the Staggers Act which were designed to promote intra-rail competition and protect captive shippers from unreasonable rates.

The disenchantment of captive shippers with the ICC has resulted in two major attempts at obtaining congressional relief. While both attempts gained some momentum in the last session, neither was ultimately successful. As a result, new legislative efforts are again being pursued in the current Congress.

Your regulatory reform proposals for Canada's railroads have incorporated the most beneficial innovation of the Staggers Act, without any question—confidential contracts. Consequently, if our experience has any parallels at all, the adoption by Parliament of this innovation should prove enormously beneficial for both your railroads and your shippers.

The Canadian rail proposals now under consideration also provide some regulatory safeguards to protect captive shippers.

[Translation]

tion entraîne des changements aussi radicaux qu'aux États-Unis dans le secteur du camionnage canadien. Sans aucun doute, la déréglementation du camionnage aux États-Unis s'est traduite par des bénéfices qui compensent largement les problèmes qu'ont subis certains transporteurs de marchandises. De fait, d'après de récents calculs, la déréglementation du secteur du camionnage a avantage l'économie américaine en permettant de réaliser des économies globales au chapitre de la distribution et de la production, allant de 20 milliards de dollars à peut-être 50 milliards de dollars. Si les économies réalisées au Canada ne seront pas aussi importantes, les avantages pour l'économie canadienne de la déréglementation du camionnage devraient néanmoins être considérables.

Au chapitre de la déréglementation des chemins de fer, la plupart des intéressés, qu'il s'agisse de compagnies de chemins de fer ou d'expéditeurs, s'entendent pour dire qu'en général, la loi Staggers a été un succès. Le secteur ferroviaire est redevenu financièrement viable, alors qu'il ne l'était pas avant l'adoption de la loi Staggers. Le service s'est sensiblement amélioré; de nouvelles options sont maintenant offertes aux expéditeurs au niveau des prix et des services et, dans la plupart des cas, les tarifs n'ont pas augmenté aussi rapidement qu'avant l'adoption de cette loi. En fait, pour bien des observateurs, la loi Staggers est la loi sur le transport la plus importante et la plus avantageuse qu'ait adopté le Congrès.

Cependant, certains groupes d'expéditeurs demandent maintenant que soient apportées à la loi des retouches qui ne sont ni plus ni moins qu'une reréglementation. De façon générale, ces groupes ne s'opposent pas à la loi elle-même. Ce qui les préoccupe, c'est la façon dont la commission fait appliquer certaines de ces dispositions.

A peu près tout le monde s'entend pour dire que la loi fonctionne bien lorsqu'il y a une concurrence véritable. Toutefois, on accuse la ICC de porter presque toute son attention sur les besoins financiers du secteur ferroviaire au point de ne pas tenir compte des dispositions de la loi Staggers destinées à promouvoir la concurrence entre les compagnies ferroviaires et à protéger les expéditeurs captifs contre les tarifs excessifs.

Le désenchantement des expéditeurs captifs vis-à-vis de la ICC a entraîné deux tentatives importantes de faire modifier la loi par le Congrès. Les deux tentatives semblaient vouloir produire des résultats au cours de la dernière session, mais finalement, ni l'une ni l'autre n'a réussi. C'est pourquoi de nouvelles modifications législatives sont encore une fois à l'étude au Congrès.

Vos propositions pour la réforme de la réglementation des chemins de fer canadiens comprennent sans aucun doute l'élément le plus avantageux de la loi Staggers—les contrats confidentiels. Par conséquent, si notre expérience doit vous servir le moins de guide, l'adoption par votre Parlement de cet élément devrait s'avérer très avantageuse, et pour vos compagnies ferroviaires et pour vos expéditeurs.

Les propositions de réglementation actuellement à l'étude pour le secteur ferroviaire canadien comportent aussi quelques

[Texte]

You have talked about some here this afternoon. The final-offer arbitration procedure represents an expeditious and relatively inexpensive means of resolving shipper-carrier differences and the competitive access provisions by promoting intramodal competition—and that seems to me what they are really designed to do—should prove helpful in resolving captive shipper problems.

In the U.S., whenever competitive alternatives have been available rates have been restrained and shippers and carriers have been able to negotiate mutually beneficial price and service contracts. But in the absence of competitive alternatives, problems have arisen.

Since the lessening of intramodal competition has been one of the major shortcomings of rail regulatory reform in the U.S., in my opinion, the competitive access provisions in your legislation may very well side-step many of the difficulties that we faced in dealing with the plight of captive shippers—and believe me, we are still facing them.

Once again, you are ahead of us. You beat us in 1967 with your Staggers Act and now you are trying to resolve competitive access problems that we are still sitting in Congress fighting about. I think you have some pretty good answers, and hopefully we will have a chance to talk about those in a moment.

Of course, with stimulation of intramodal competition—which it seems to me you are endeavouring to do with your competitive line rates and your expanded inter-switching and your terminal running rights—the stimulation of intramodal competition that will emanate from those kinds of provisions certainly can be counted upon, as the witnesses earlier have testified, to place some downward pressure on Canadian rail rights. I do not think anybody can ignore that. The question of how much is left to the quantifiers; I cannot do that for you. However, it seems to me that such revenues as are lost should be offset at least partially by increased demands for rail services and by efficiency gains from confidential contracts.

In my opinion, the sponsors of your rail reform legislation have correctly concluded that Parliament can afford captive shippers the benefits of competition without dealing any serious blows to the financial viability of Canadian rail carriers, and I think that is really the question before you.

• 1740

For sure, there are no U.S. counterparts for your competitive access provisions. We do not have anything like that, although perhaps we should. I think I may suggest it when I am given an opportunity to appear before Congress, perhaps later on in the year. However, it certainly means, at this juncture anyway, that no actual comparisons can be drawn. Nevertheless, in my opinion Canada's rail carriers should certainly be able to adjust to the more competitive environment, and in the course of their doing so—and I think this is

[Traduction]

mesures de protection à l'intention des expéditeurs captifs. Vous en avez mentionné quelques-unes cet après-midi. Par ailleurs, l'arbitrage de l'offre finale est un moyen rapide et relativement peu coûteux de résoudre les différends entre les expéditeurs et les transporteurs et les dispositions relatives à l'accès concurrentiel par la promotion de la concurrence intramodale—ce qui me semble être leur objectif véritable—devraient aussi vous faciliter la tâche pour ce qui est de résoudre les problèmes des expéditeurs captifs.

Aux États-Unis, lorsque divers modes de transport se font concurrence, les tarifs sont réduits et expéditeurs et transporteurs peuvent négocier un prix et des contrats de service qui avantagent les deux parties. Mais lorsque cette concurrence n'existe pas, il y a des problèmes.

Comme la diminution de la concurrence intramodale a été l'une des principales pierres d'achoppement de la réforme de la réglementation ferroviaire aux États-Unis, j'estime que les dispositions de votre loi portant sur l'accès concurrentiel vous permettront d'éviter beaucoup de problèmes qu'ont eus les expéditeurs captifs aux États-Unis—et croyez-moi, ces problèmes existent toujours.

Encore une fois, vous nous avez devancés. Vous nous aviez devancés en 1967 avec votre version de la loi Staggers et, maintenant, vous essayez de régler le problème de l'accès concurrentiel que nous sommes encore en train de débattre au Congrès. A mon avis, vous avez trouvé d'assez bonnes solutions, et j'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter dans quelques instants.

Evidemment, en stimulant la concurrence intramodale—ce que vous cherchez à faire avec vos prix de ligne concurrentiels, l'élargissement des modalités de changement de voie et les droits de circulation—va certainement contribuer à réduire les tarifs ferroviaires canadiens, comme l'ont indiqué des témoins tout à l'heure. Il est impossible de le nier. Il reste maintenant à déterminer les chiffres précis; et je ne peux pas le faire pour vous. Cependant, j'ai l'impression que les revenus qui seront perdus seront sans doute compensés, du moins partiellement, par une utilisation accrue des services ferroviaires et par un accroissement de l'efficacité grâce aux contrats confidentiels.

A mon avis, les partisans de la loi sur la réforme du transport ferroviaire avaient raison de croire que le Parlement pourrait permettre aux expéditeurs captifs de profiter de la concurrence sans nuire gravement à la viabilité des transporteurs ferroviaires canadiens, et c'est cela que vous devez déterminer.

Quoi qu'il en soit, il n'y a pas d'équivalents américains pour vos dispositions sur l'accès concurrentiel. Nous n'en avons jamais adoptés, mais il aurait peut-être fallu le faire. Je crois d'ailleurs que je vais le proposer lorsque j'aurai l'occasion de comparaître devant le Congrès, peut-être plus tard cette année. Toutefois, pour l'instant, aucune comparaison n'est possible. Mais j'estime tout de même que les transporteurs ferroviaires canadiens devraient pouvoir s'adapter à cette concurrence

[Text]

terribly important—the Canadian economy should benefit substantially.

I did not hear anybody this afternoon say anything about that, but it seems to me that if the BN is able to divert some traffic because they provide better service and a lower rate, who ultimately benefits from that? Canada benefits from it. It means more jobs. It means more exports. Obviously the United States will not help our balance of trade, but it seems to me it has to be good for Canada.

In summary, truck and rail deregulation have on balance been a big success in the United States. An overwhelming number of shippers have benefited from the wide variety of innovative price and service options now available. Consequently the railroad industry has been revitalized, and although some truckers have failed—no doubt about it—many more have entered the trucking industry and prospered. Your regulatory reform legislation in Canada will undoubtedly generate some difficulties—there is no point pretending otherwise—but I think they will be a little bit different from those we have encountered. In any event, consistent with our experience, it seems the overall gain that reform will produce for the Canadian economy should substantially outweigh any adverse consequences.

This concludes my summary statement, and I would be glad to try to answer any questions.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor, for your brief. We will go directly to questioning. Once again the wheel wrench shall fall after 10 minutes from each side.

Mr. Ouellet: Sir, in your remarks on page 5 you say:

Rate discrimination against small shippers and added problems with safety will probably not generate the same difficulties that we have experienced.

How do you know?

Mr. R. Taylor: Let me first of all discuss the rate discrimination thing. In terms of trucking, you are lot farther down the road right now than we were before 1980. You do not have any pervasive rate regulation in Canada. There is some jurisdictions that still require rates to be filed, but you do not really regulate rates the way the ICC used to do in its all-pervasive, glorious days in the late 1970s; that has not gone on for a long time. You have very liberalized entry in most of your jurisdictions; this was not the case in the United States.

I do not think you are going to have the same kind of serious adjustments to make. I mean, we kind of jumped in the pond all in one fell swoop and lots of things happened very fast as a result of that. The problem with safety is the kind of competitive pressures you put on people. If there is a tremendous amount of rate competition going on, which did not used to go on, and if there are a whole lot more people in the field as players than used to be there, margins are less, you are apt to cut corners and you create safety problems.

[Translation]

nouvelle et, ce faisant—et je trouve cela très important—l'économie canadienne devrait s'en porter beaucoup mieux.

Je n'ai entendu personne en parler cet après-midi, mais si la Burlington Northern peut accaparer une partie de la clientèle du fait qu'elle peut offrir un service supérieur à des tarifs inférieurs, qui en sera le gagnant au bout du compte? Le Canada. Cette situation entraînera en effet la création de nouveaux emplois et l'augmentation des exportations. Il est évident que les États-Unis ne feront rien pour améliorer la balance commerciale, mais à mon avis cela ne peut qu'être avantageux pour le Canada.

Somme toute, la déréglementation du camionnage et des chemins de fer aux États-Unis a été couronnée de succès. La grande majorité des expéditeurs ont pu tirer profit de la variété des options maintenant offertes au niveau des prix et des services. Par conséquent, le secteur ferroviaire a connu un regain d'énergie et, si certaines compagnies de camionnage ont fait faillite, ce qui est inévitable, beaucoup d'autres ont été mises sur pied et sont aujourd'hui prospères. La loi canadienne sur la réforme de la réglementation va certainement entraîner quelques problèmes, rien ne sert de le nier, mais je crois qu'ils seront quelque peu différents de ceux que nous avons connus aux États-Unis. Quoi qu'il en soit, si l'on se fie à l'expérience américaine, les avantages de la réforme pour l'économie canadienne devraient largement dépasser les inconvénients.

Cela met fin à mon exposé préliminaire, et je suis maintenant à votre disposition pour répondre à toutes questions.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor pour cet exposé. Passons tout de suite aux questions. Encore une fois, je prévois dix minutes pour chaque parti. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: A la page 5 de votre mémoire, vous dites:

Les tarifs discriminatoires pour les petits expéditeurs et les nouveaux problèmes concernant la sécurité n'entraîneront sans doute pas les mêmes problèmes que nous avons connus aux États-Unis.

Comment le savez-vous?

M. R. Taylor: Parlons d'abord des tarifs discriminatoires. Au niveau du camionnage, vous êtes actuellement bien plus avancés que nous ne l'étions avant 1980. La réglementation des tarifs au Canada n'est pas omniprésente. Dans certaines provinces il est encore nécessaire de déposer auprès des autorités la liste des tarifs, mais vous ne réglementez pas les tarifs comme la ICC le faisait dans ses beaux jours à la fin des années 70; cette situation n'existe plus depuis longtemps. Les modalités d'entrée dans la plupart des provinces sont assez libres; ce qui n'était pas le cas aux États-Unis.

Je doute que vous ayez à faire autant d'ajustements que nous. Je veux dire que nous avons tous sauté à pied joint dans le nouveau système de réglementation, et qu'à cause de cela, toutes sortes de choses se sont passées très rapidement. Le problème de la sécurité tient au fait que la concurrence exerce de fortes pressions sur les intéressés. Si la concurrence des tarifs est très forte, chose qui n'existait pas auparavant, et si le nombre d'entreprises dans un secteur donné est plus grand qu'auparavant, les marges de profit diminuent, les raccourcis

[Texte]

If you are already there and you do not have the same kind of rigorous regulatory cocoon we were living in—and I think you are almost there. I mean, the step you are talking about in the trucking area, to finally go to the reverse onus—and I know lots of people think it is an enormous step forward. You do not really have all that effective an entry regulation in most jurisdictions here now, and you certainly do not really have any rate regulations. I do not think you will have the same pressures. If you do not have the same pressures, then I do not think you are apt to have as much discrimination. More important, I do not think you are apt to have the same safety problems.

The other thing you are going to do, which we tragically did not do, is accompany your legislation with a national safety code. I think that is terribly, terribly important. It is something we should have done; we made a terrible mistake. I can remember one of the first public appearances I made out in San Francisco in front of a large group. I followed Carter's Secretary of Transportation, Mr. Goldsmith, who told us we were doing a great job out there on deregulation, but wanted to know where the safety effort was, which was supposed to follow closely behind it.

It has taken us two or three years to really get with it, and it still is not all in place. That should have come. I used to talk so much about it that one fellow over at the Department of Transportation said: Doesn't that guy Taylor know we have safety now; it is not the ICC's responsibility any longer. I feel very strongly, because I am a very strong safety advocate, that this is an area we did not attend to as we should have.

• 1745

I do not think you will have those same problems. It is a matter of opinion. My crystal ball is not really any better than anybody else's.

Mr. Ouellet: On the next page, you say that any loss in revenue by Canadian trucking companies should be more than offset by benefit to Canadian shippers and the Canadian economy to increase export.

We were told before and on numerous occasions that the Staggers Act was designed primarily to put the transportation industry into better order and to help it be more financially viable. Obviously it also has an advantage for the shipper. But in this case you are probably aware that the Canadian trucking industry is certainly not pleased with the way the government wants to proceed. It is certainly not going to be considered as a bill that is requested by and supportive of the trucking or railway industries. It is a very different environment. Therefore you pass a judgment that the loss of revenues would be offset by the benefit to Canadian shippers.

[Traduction]

deviennent attrayants et les problèmes de sécurité se multiplient.

Si vous en êtes déjà là et que votre réglementation n'est pas aussi rigoureuse que celle que nous avions à l'époque, je crois que vous en êtes presque là. Je parle des dispositions concernant le fardeau inversé de la preuve pour le secteur du camionnage, je sais que, pour beaucoup de gens, ces dispositions sont un très grand pas en avant. À l'heure actuelle, les modalités d'entrée des provinces et territoires ne sont pas très sévères, et vous n'avez aucune réglementation des tarifs. Je ne crois donc pas que les pressions seront les mêmes. Et comme vous ne subirez pas les mêmes pressions, je doute qu'il y ait autant de discrimination. Chose plus importante encore, je ne crois pas que vous aurez les mêmes problèmes au niveau de la sécurité.

Par ailleurs, vous prévoyez inclure dans votre loi un code national de la sécurité, chose que nous avons eu horriblement tort de ne pas faire. Ceci est très, très important. Je me souviens de la première fois que j'ai pris la parole devant un grand groupe à San Francisco. Je parlais après le secrétaire des Transports du président Carter, M. Goldsmith, qui nous félicitait de l'excellent travail que nous avions fait au niveau de la déréglementation, mais qui voulait savoir ce qu'il en était de la sécurité au sujet de laquelle des mesures auraient dû être prises tout de suite après l'adoption de ce nouveau système.

Il nous a fallu deux ou trois ans pour entreprendre le processus et tout n'est pas encore en place. Nous aurions dû le faire bien avant. J'avais l'habitude d'en parler tellement qu'un jour un type au département des Transports a demandé si ce Taylor ne savait pas que les questions de sécurité relevaient maintenant du département, et non plus de l'ICC. Étant ferme partisan de la sécurité, je suis convaincu que c'est quelque chose dont nous aurions dû nous occuper mieux que nous ne l'avons fait.

Je ne crois pas que vous aurez les mêmes problèmes au Canada. Mais c'est une question d'opinion. Après tout, ma boule de cristal n'est pas plus claire qu'une autre.

M. Ouellet: À la page suivante, vous dites que toute perte de revenu pour les compagnies de camionnage canadiennes devrait être largement compensée par les avantages qu'en retireraient les expéditeurs canadiens et l'économie canadienne grâce à l'augmentation des exportations.

On nous a déjà dit à plusieurs reprises que la loi Staggers avait été conçue essentiellement dans le but de remettre de l'ordre dans le secteur des transports et de l'aider à redevenir profitable. Il est évident que cette loi a également avantage les expéditeurs. Mais, dans le cas présent, vous savez sans doute que le secteur du camionnage canadien n'est pas content de la façon dont le gouvernement veut procéder. Ce projet de loi n'aura pas été demandé par les compagnies de camionnage et de chemin de fer et il ne semble pas tenir compte de leurs besoins. C'est une situation très différente. Vous émettez donc un jugement selon lequel la perte de revenu sera compensée par des avantages pour les expéditeurs canadiens.

[Text]

Do you not think that the Canadian shippers might have a better deal? It might be difficult for you to say this because you are from the U.S., but the feeling is that it will be to the advantage of American trucking and railway companies—very much so.

Mr. R. Taylor: Let us take the trucking first. I know the fear has been spread that if you let your barriers down, the Americans are going to come up here and eat everybody's lunch. I can tell you I do not think it is going to happen. I cannot give you any empirical data to support it; we are talking about opinions about what should occur in the future and hereafter.

I am not aware of any great hoard of American carriers who are standing over here in the wings waiting for you to go to the reverse-onus test and ultimately the fit, willing and able so they can suddenly invade Canada. I just do not think it is going to happen. You have already issued about 2,000 licences to American carriers. Most of the American carriers I know who wanted to get up here, if they could not, made such a fuss about it that they went to some of our senators and stuck a damn moratorium on my bus deregulation bill. I did not appreciate this one bit.

They have managed to get what authority they need and want in Canada. I do not really know of anybody who is standing around waiting to get some more authority or to do some more things. I think it is simply not so. I certainly am not aware, in terms of the financial condition of your Canadian truckers, of any American carriers who are looking to come up here and suddenly acquire all your Canadian carriers.

As Mr. Cubudgil is going to say when he gets on—and I do not want to take the wind out of his sails—as a logical extension of American trucking operations, with the exception perhaps of southern Quebec and southern Ontario, nothing in Canada in terms of coming up and just taking over within-Canada trucking operations makes a lot of sense. The Toronto-Montreal corridor perhaps might. I will let him deal with this in more detail. This may attract somebody.

What perhaps will occur in terms of transborder traffic is that there may be some diversions. But the point is that if an American carrier can come in and take traffic—we are talking about the transborder field now—a Canadian trucker is able to compete with, what does it mean? It means the American carrier is able to offer better services and at a better rate. If he is able to do so, who benefits? Who benefits from it? If he is able to do that, who benefits? Who benefits from that? Now maybe the Canadian trucker loses some traffic, but overall is Canada not the beneficiary? Is it not jobs for your economy? Is it not jobs for people who are producing exports, mainly the United States? We are your greatest trading partner. Does it not facilitate all of that? It seems to me it has to. Now I do not know the extent to which it offsets.

[Translation]

Ne croyez-vous pas qu'il serait possible d'en offrir encore plus aux expéditeurs? Il vous est peut-être difficile de répondre à cette question étant donné que vous êtes Américain. Mais l'opinion générale est que ce projet de loi va beaucoup avantager les compagnies de camionnage et de chemin de fer américaines.

M. R. Taylor: Prenons d'abord la question du camionnage. Je sais que beaucoup de gens craignent qu'en éliminant les barrières, les Américains vont venir au Canada vous manger la laine sur le dos. A mon avis, cela ne se produira pas. Mais je ne peux pas vous citer de données empiriques pour appuyer cette assertion; ce ne sont que des opinions sur ce qui pourrait se produire dans l'avenir.

Que je sache, il n'y a pas de meute de transporteurs américains qui attendent patiemment que le Canada adopte le test du fardeau inversé et ensuite celui des compagnies qui sont prêtes, aptes et disposées, pour soudainement envahir le Canada. Je doute fort que cela arrive. Vous avez déjà délivré quelque 2,000 permis à des transporteurs américains. La plupart de ceux que je connais qui ont demandé à venir au Canada ont tellement protesté lorsque leur demande était rejetée qu'ils sont allés voir certains de nos sénateurs pour imposer un moratoire sur mon projet de loi concernant la déréglementation du transport par autocar, ce qui m'a énormément déplu.

Ils ont réussi à obtenir l'autorisation qu'il leur fallait pour entrer au Canada. Et je ne crois pas qu'il y en ait d'autres qui cherchent l'autorisation pour venir faire autre chose au Canada. Il n'y en a tout simplement pas. Que je sache, aucun transporteur américain ne cherche à profiter de la situation financière des camionneurs canadiens pour venir chez vous prendre le contrôle de vos transporteurs.

Ainsi que M. Cubudgil va vous le dire lorsque ce sera son tour—et je ne cherche pas à lui voler la vedette—comme suite logique aux activités de camionnage aux États-Unis, sauf peut-être dans le sud du Québec et de l'Ontario, il n'y a aucune raison de venir au Canada pour prendre le contrôle du camionnage à l'intérieur de vos frontières. Le corridor Toronto-Montréal pourrait peut-être être intéressant. Mais je vais laisser M. Cubudgil vous en parler en détail. Cela pourrait toutefois attirer certains Américains.

Il pourrait cependant y avoir un certain détournement du trafic transfrontalier. Mais le fait est que, si un transporteur américain peut venir au Canada pour accaparer une partie du trafic—je parle de transport transfrontalier—pour lequel un camionneur canadien peut le concurrencer, qu'est-ce que cela signifie? Tout simplement que le transporteur américain est en mesure d'offrir un meilleur service à un prix inférieur. Et s'il peut le faire, qui en profite? S'il peut le faire, qu'il en profite? Peut-être que le camionneur canadien perd des clients, mais, dans l'ensemble, n'est-ce pas à l'avantage du Canada? Est-ce que cela ne signifie pas des emplois pour notre économie? Des emplois pour les producteurs de biens exportés, surtout vers les États-Unis? Nous sommes votre partenaire commercial le plus important. Est-ce que cela ne facilite pas les choses? A mon avis, ce doit être le cas. Je ne sais, cependant, dans quelle mesure cela compense.

[Texte]

• 1750

Mr. Ouellet: A great trading partner, you know, with le bardeau, le bois d'oeuvre, l'acier, la potasse et le grain.

With all that is going on in the U.S. Congress, frankly I think I would be cautious in talking about our great American partner who is hitting us on the head every day these days.

I do not know where we will get these additional increased exports you are talking about. These exports seem to bother the U.S. Congress a lot these days so maybe they are not there.

Mr. R. Taylor: I am not very happy about some of the protectionist talk that is going on either, but I guess that is well beyond the scope of what we are supposed to be discussing here.

The Vice-Chairman: You are exactly right, Mr. Taylor.

Mr. Taylor (Bow River): But let me say that my heart is with you.

Mr. Ouellet: Well, thank you. I hope you are right. I am afraid the future is maybe not as bright as the one that you picture, but let us hope you are right, sir. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin, Mr. Ouellet was very good in his time and, sir, I look forward to your example also.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, with a name like Reese you must be of Welsh descent.

Mr. R. Taylor: Well, Wales is where "Reese" came from. You are absolutely right. I guess Taylor is English. A little of both.

Mr. Benjamin: Mr. Taylor, at the bottom of page 3 and the top of page 4 of your brief you talk about small shippers receiving the same level of benefits which greater bargaining clout is producing for big shippers. You mention if the resolution of that is in doubt, a substantial amount of marketing inequality does exist solely because of shipper size and then you say "after taking into account economies of scale". I presume by that you mean the volume of the shipments.

Mr. R. Taylor: There are some economies, I think, certainly in dealing with a Sears Roebuck as opposed to a little guy in a rural area. I think you have to take that into account when you say that because of the size and the volume and so on, there is a rate differential.

The question is whether, after taking it into account, there is some fairness or whether it is really true, as some are alleging in the United States, that only the General Electrics and the Westinghouses and the big shippers who in effect have the bargaining clout are really participating in the goodies there on the deregulatory table and the smaller shippers are getting

[Traduction]

M. Ouellet: Vous parlez d'un partenaire commercial. Voyez the shingles, lumber, steel, potash and grain.

A cause de tout ce qui se passe au Congrès américain, je vous avouerais franchement que j'aborderai avec beaucoup de prudence le sujet de notre important partenaire américain qui nous frappe sur la tête presque tous les jours ces temps-ci.

Je ne sais pas d'où viendront ces autres exportations dont vous parlez. Il semble que le Congrès américain ne voit pas d'un très bon oeil les exportations ces temps-ci, par conséquent, elles n'existent peut-être pas.

M. R. Taylor: Tout ce protectionnisme ne me plaît pas beaucoup non plus, mais j'estime que nous ne sommes pas ici pour discuter de cette question.

Le vice-président: Vous avez tout à fait raison, monsieur Taylor.

M. Taylor (Bow River): Permettez-moi de vous dire que je suis de tout coeur avec vous.

M. Ouellet: Eh bien, je vous remercie. J'espère que vous avez raison. Je reconnais que l'avenir n'est pas aussi rose que vous l'avez dépeint, mais espérons que vous ayez raison.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin, M. Ouellet a très bien respecté son temps de parole, et je m'attends à ce que vous fassiez de même.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, votre prénom Reese me porte à croire que vous êtes de descendance galloise.

M. R. Taylor: Vous avez tout à fait raison, les *Reese* viennent du Pays de Galles. Je crois que Taylor est un nom anglais. J'ai donc un peu des deux.

M. Benjamin: Monsieur Taylor, au bas de la page 3 et au haut de la page 4 de votre mémoire vous parlez des petits expéditeurs qui reçoivent les mêmes avantages qu'obtiennent les gros expéditeurs grâce à un plus grand pouvoir de négociation. Vous ajoutez, au cas où il y aurait des doutes à ce sujet, que le déséquilibre important qui existe sur le plan de la commercialisation est lié simplement à l'importance de l'expéditeur et vous dites ensuite «après avoir tenu compte des économies d'échelle». Je suppose que vous songez au volume des envois.

M. R. Taylor: Il y a certainement des économies, à mon avis, si on traite avec *Sears Roebuck* plutôt qu'avec le petit expéditeur d'une région rurale. Il faut en tenir compte lorsqu'on prétend qu'il y a un écart dans les taux à cause de la taille de l'expéditeur, du volume et autres facteurs.

Après avoir tenu compte de tout cela, il reste à savoir si c'est juste ou vraiment vrai, comme certains le prétendent aux Etats-Unis, que seules des sociétés comme *General Electrics* et *Westinghouse* et les gros expéditeurs, qui ont un fort pouvoir de négociation, se partagent les avantages de la déréglementa-

[Text]

next to nothing, perhaps a few crumbs. There are those who are saying this in the United States.

When I was at the commission I tried very hard to have a series of field hearings to determine the extent to which that was going on. My colleagues, unfortunately, did not support me in that endeavour so we were never able to really get all of the facts out. But lingering doubts still exist. There are some who say that small shippers do not really know the extent to which they are being discriminated against.

Mr. Benjamin: It is hard to find out.

Mr. R. Taylor: There are many who say that the filed rate, which is still on file at the commission, is really just a suggested retail price from which the discounting then commences, and that if you are a little guy and you do not have the clout, you do not participate to the same extent.

Mr. Benjamin: But when you say—

Mr. R. Taylor: I cannot tell you who is really right on that. All I can tell you is that there is a doubt that exists. One of the answers, obviously, which is beginning to happen at home, is that brokers have come into play. They are doing consolidations now, even for shippers who are dealing with LTL carriers. That helps a lot because then they can combine some freight and they have a little more clout on their own.

Mr. Benjamin: You mean a broker would act for several shippers or several small truckers or whatever.

Mr. R. Taylor: Right. Then he begins to have as much clout as the big shipper. That is one of the answers and there has been an enormous expansion of brokerage activity, I think perhaps largely for that reason.

Mr. Benjamin: When you say brokerage opportunities and other means, what other means do you mean? Some sort of a protection clause in regulation or law that safeguards that small shipper? I am thinking, in the case of confidential contracts, of a shipper who feels he has a grievance because of his competitor who ships 5,000 carloads while he only ships 500. He cannot find out, and he has to prove his innocence rather than the other guy's guilt. Because it is confidential, what is a poor guy supposed to do besides go to court, which he cannot afford?

• 1755

Mr. R. Taylor: You have a contract summary. We had to go through that whole problem, too, because we built in some special protections in the rail area for agricultural shippers, who presumably wanted to have available the same kind of contract the guy down the road had, and who felt they should not be discriminated against. And the question came up... We had a very troublesome statutory provision to deal with,

[Translation]

tion et que les petits expéditeurs n'ont presque rien, que des miettes. Certains aux Etats-Unis le prétendent.

Lorsque je faisais partie de la Commission, j'ai beaucoup essayé de tenir des audiences sur place pour savoir dans quelle mesure cela se faisait. Malheureusement, mes collègues ne m'ont pas appuyé et, par conséquent, nous n'avons pu vraiment obtenir tous les faits. Il y a toujours des doutes qui subsistent. Certains disent que les petits expéditeurs ne savent pas vraiment dans quelle mesure ils sont victimes de discrimination.

M. Benjamin: C'est difficile de le savoir.

M. R. Taylor: Beaucoup prétendent que le taux déposé, que l'on retrouve toujours dans les dossiers de la Commission, n'est en réalité qu'un prix de détail proposé à partir duquel on offre des rabais, et si on n'est qu'un tout petit expéditeur et qu'on n'a pas vraiment de pouvoir de négociation, on n'en profite pas autant.

M. Benjamin: Mais lorsque vous dites...

M. R. Taylor: Je ne saurais vous dire qui a vraiment raison à ce sujet. Je vous avouerai simplement qu'il y a des doutes qui subsistent. Bien sûr, une des réponses qu'on commence à entendre chez nous, c'est que les courtiers entrent maintenant dans la ronde. Ce sont eux qui font des consolidations, même pour les expéditeurs qui traitent avec les transporteurs de charges partielles. C'est très utile parce qu'ils peuvent regrouper les marchandises et avoir ainsi plus de pouvoir de négociation.

M. Benjamin: Vous voulez dire qu'un courtier peut agir au nom de plusieurs expéditeurs ou de petits camionneurs par exemple.

M. R. Taylor: C'est exact. De cette façon, le petit peut avoir presque autant de pouvoir de négociation que le gros expéditeur. Voilà une des réponses, et si le domaine du courtage a connu une énorme expansion, c'est peut-être en grande partie pour cette raison.

M. Benjamin: Lorsque vous parlez de perspective de courtage et d'autres moyens, que voulez-vous dire par «autres moyens»? Une disposition dans le règlement ou la loi qui protégerait le petit expéditeur? Je songe par exemple dans le cas des contrats confidentiels à l'expéditeur qui croit avoir un grief parce que son concurrent expédie 5,000 wagons alors qu'il n'en expédie que 500. Il ne peut savoir, et il doit prouver son innocence plutôt que la culpabilité de l'autre. Etant donné qu'il s'agit de contrats confidentiels, qu'est-ce que le pauvre type est censé faire sauf s'adresser au tribunal, alors qu'il n'en a pas les moyens?

M. R. Taylor: Il y a un sommaire du contrat. Nous avons dû également examiner le problème étant donné que nous avons prévu des dispositions spéciales de protection dans le domaine de transport par rail pour les expéditeurs agricoles, qui voulaient probablement obtenir le même genre de contrat que les autres, et qui ne voulaient pas être victimes d'une mesure discriminatoire. La question s'est donc posée... Nous avons

[Texte]

because at one and the same time, one provision came from the House, the other came from the Senate and they glued the two together. One said you have to maintain confidentiality and the other one said to reveal essential terms. How you do that all in one fell swoop I do not know, but we had to struggle with that problem.

We found out later on that the agricultural people, generally speaking, felt, yes, I would like to know what kind of a deal he has, but I do not want anybody to know about my deal. We ultimately resolved the thing through discovery. That is how we came down with it. So you could reveal to the particular shipper who might have a complaint the confidential information on a confidential basis so he could make his case.

But do you know what has happened now? Some agricultural shippers, since this has recently been promulgated by the commission, have now come back and said, but we think your discovery rules are too broad; they are calling for too much revelation. So the agricultural shippers themselves cannot really decide.

Mr. Benjamin: Is that the big shippers or the bull-shippers that are...?

Mr. R. Taylor: Well, in the agricultural area in the United States, an awful lot of them are the big guys—big corporate agriculture.

Mr. Benjamin: Yes, I was thinking also of the small manufacturer or processor in competition with... For example, we have a number of small agricultural implement manufacturers who just are not going to get the kind of deal that an IHC or a John Deere or a Massey Ferguson would get.

Mr. R. Taylor: It is my understanding that some kind of contract summary information is going to be available under your bill. We have the same kind of a provision. The only thing I would suggest to all of you is be very specific about it, because the commission had a terrible time trying to decide, especially with that difficulty in the language, how to maintain confidentiality without revealing the essential terms, and vice versa.

Mr. Benjamin: Given the differences in our constitutions and so forth, although there are some similarities in terms of provincial rights versus federal authority here, states' rights and federal authority in your country, it was interesting what you had to say about the national safety code and how in your country you should have had that in process with, if not before, your deregulatory regime.

Mr. R. Taylor: Absolutely correct.

Mr. Benjamin: Are you aware, Mr. Taylor, that ours at the moment is purely imaginary, in the sense that there has to be unanimity of agreement between 13 jurisdictions? Already, despite an agreement of understanding, some of our provinces are starting to kick over the traces and do not want to give up their authority.

[Traduction]

eu une disposition législative très difficile à régler, car il s'agissait d'un amalgame de deux textes, l'un émanant de la Chambre, l'autre du Sénat. L'un prévoyait le maintien de la confidentialité, l'autre, la divulgation des conditions essentielles. Comment on peut régler la question d'un seul coup, je ne sais pas, mais nous avons eu du mal là-dessus.

Nous nous sommes rendu compte par la suite que dans l'ensemble, les agriculteurs voulaient connaître les conditions réservées aux autres, mais ne voulaient pas que ceux-ci sachent ce qu'ils ont obtenu eux-mêmes. Nous avons fini par résoudre la difficulté par la procédure de la communication des pièces. Voilà comment cela s'est fait. On pourrait révéler à l'expéditeur qui se plaignait, des renseignements confidentiels sous le sceau du secret, afin qu'il puisse présenter ses arguments.

Savez-vous ce qui se passe maintenant? Certains expéditeurs agricoles, depuis que la commission a promulgué cette disposition, viennent maintenant nous dire: nous trouvons que vos règles sur la communication des pièces sont trop générales, elles exigent qu'on révèle trop. Ainsi les expéditeurs agricoles eux-mêmes ne savent pas ce qu'il faut faire.

M. Benjamin: S'agit-il de gros expéditeurs ou de ceux qui veulent faire des histoires...?

M. R. Taylor: Dans le domaine agricole aux Etats-Unis, il y en a beaucoup qui sont de gros expéditeurs—de grosses sociétés agricoles.

M. Benjamin: Je pensais également aux petits fabricants ou aux transformateurs qui concurrencent... Nous avons un certain nombre de petits fabricants de matériel agricole qui ne vont tout simplement pas obtenir les mêmes conditions que IHC ou John Deere ou Massey Ferguson.

M. R. Taylor: Je crois comprendre que votre projet de loi prévoit aussi une sorte de sommaire du contrat. Nous avons le même genre de disposition. Tout ce que je pourrais vous suggérer, c'est qu'il faut prévoir une disposition expresse très claire à ce sujet, car par suite de l'incertitude tenant au libellé, la commission a eu beaucoup de difficulté à savoir comment respecter le caractère confidentiel sans révéler les conditions essentielles, et vice versa.

M. Benjamin: Etant donné les différences qui existent entre nos constitutions respectives, par exemple, même s'il y a des similitudes pour ce qui est du conflit entre les droits des provinces et l'autorité fédérale ici au Canada d'une part, et entre les droits des Etats et l'autorité fédérale dans votre pays d'autre part, ce que vous nous avez dit au sujet du code national de sécurité est intéressant. Ce qui est intéressant également, c'est votre conclusion que dans votre pays, l'adoption du code aurait dû avoir lieu en même temps que la déréglementation, sinon avant.

M. R. Taylor: C'est tout à fait juste.

M. Benjamin: Est-ce que vous savez, monsieur Taylor, que le nôtre pour le moment n'est qu'imaginaire, car il nous faut l'accord unanime de 13 autorités législatives. En dépit du mémoire d'entente, certaines provinces ruent déjà dans les brancards et ne veulent pas renoncer à leurs pouvoirs.

[Text]

What you are saying is that while you think our legislation is generally good, we will be wise to hold off. We are two or three years away from it. Even if we get unanimity and a national safety code in place, it will be two to three years before it is functioning. You are saying, I take it, that we would be wise to delay the implementation of this bill for a year or two, even if it passed tomorrow, until a lot of what you say is necessary is in place?

Mr. R. Taylor: Well, I am nowhere near as familiar as you are with how far downstream you are with your national safety code. I have seen some general material indicating what it might contain, and it looks to me like it is quite comprehensive. And I understand the problem you have with the provinces. Fortunately, you only have to deal with 13; we have to deal with 50 states, and that makes the problem even worse.

I have always felt that we should have had, in order to preempt the states out of economic regulation, some kind of really strong, important safety regulation on a national basis that would apply to all kinds of carriers: inter-state carriers, intra-state carriers, regulated carriers, private carriers, exempt carriers. When that guy is sitting on your tail there on the freeway, and he has that big truck looming up in your rearview window, you are not concerned about whether he is an inter-state carrier or an intra-state carrier or what kind he is—you are concerned he is going to push you right off the road. All you have to do is run up and down the New Jersey turnpike a few times and you can get very concerned about that problem.

• 1800

I think you have to involve the states or, in your case, the provinces. There is no question about that. I think you do it in two ways. You have to involve them in terms of the substance and have some sort of an agreement about what all this is going to encompass so you do not have a whole patchwork of provincial approaches to the whole thing. I think it has to be national. Therefore, you have to solicit input about substance, but I think you also have to have input so far as enforcement is concerned. You cannot have a huge monumental federal police force running around doing all these road checks. You are going to look to provincial authorities to do that.

I agree with you that it all has to be worked out. I do not know how quickly it can be done in Canada. All of you know the answer to that a heck of a lot better than I do. Until you are ready to let these things roll down the track together, I suggest there is a considerable risk in doing away with economic regulation and not following it immediately after, or at the same time, with your safety program. We are a good, clear, classic example of why you should not do that.

You know what is going on in the United States today. *U.S.A. Today* ran a week-long series on truck safety. If you saw *60 Minutes* a while back . . . The ATA takes exception to the way that program was put together, but it is a major

[Translation]

Vous pensez que nous avons intérêt à remettre à plus tard l'adoption de notre projet de loi, même s'il est bon dans l'ensemble, et que nous ne devons pas l'adopter avant deux ou trois ans. Même si nous obtenions l'unanimité et un code national de sécurité, il faudrait deux ou trois ans avant que tout soit en place. Si j'ai bien compris, vous êtes d'avis que nous avons intérêt à retarder la mise en application du projet de loi pendant un an ou deux, même s'il était adopté demain, en attendant que soient en place les mesures que vous estimez nécessaires.

M. R. Taylor: Je ne sais évidemment pas aussi bien que vous où vous en êtes pour ce qui est du code national de sécurité. J'ai vu certains documents sur le contenu éventuel du code, et il me semble que c'est très complet. Je crois comprendre que vous avez des difficultés avec les provinces. Heureusement, vous n'avez affaire qu'à 13 autorités législatives; nous avons, nous, 50 Etats, cela rend le problème encore plus difficile.

J'ai toujours pensé qu'il nous aurait fallu avoir, afin d'enlever aux Etats le droit de réglementation économique, un règlement national très fort, très important en matière de sécurité, qui s'appliquerait à tous les genres de transporteurs: les transporteurs inter-Etats, intra-Etat, réglementés, privés, et exemptés. Quand un camionneur vous talonne sur l'autoroute, et que son gros camion remplit votre rétroviseur, vous ne vous demandez pas s'il est transporteur inter-Etats, intra-Etat ou autres—la seule chose qui vous inquiète, c'est qu'il ne vous pousse dans le fossé. Vous n'avez qu'à prendre l'autoroute à péage du New Jersey pour vous faire une idée de ce problème inquiétant.

A mon avis, il faut que les Etats participent ou, dans votre cas, les provinces. Il n'y a aucun doute. Vous pouvez procéder de deux façons. Vous pouvez les faire participer au contenu du code, pour parvenir à un accord là-dessus afin qu'il n'y ait pas une approche différente de la part de chaque province. Il faut que ce soit un code national. Il faudra donc que vous demandiez l'apport des provinces pour le contenu, mais il faudra également que vous obteniez leur apport pour ce qui est de l'exécution. Vous ne pouvez tout simplement pas avoir une police fédérale géante pour s'occuper des inspections sur la route. Il vous faudra compter sur les autorités provinciales à cet égard.

Je conviens avec vous qu'il faut trouver la solution. Je ne sais pas à quel point on peut le faire rapidement au Canada. Vous connaissez certainement mieux que moi la réponse. A moins d'avoir toutes ces choses ensemble, je vous signale qu'il y a beaucoup de risques à laisser tomber les règlements économiques sans adopter immédiatement après, ou en même temps, votre programme de sécurité. Nous en sommes un bon exemple, un exemple clair et classique de la raison pour laquelle vous ne devez pas le faire.

Vous savez ce qui se passe aujourd'hui aux Etats-Unis. *U.S.A. Today* a eu pendant une semaine des émissions sur la sécurité du camionnage. Si vous avez vu l'émission *60 Minutes* il y a quelque temps . . . L'ATA critique la façon dont cette émission a été conçue, mais il reste que c'est une préoccupation

[Texte]

concern in the United States. It need not have been. It need not be here.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Thank you Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: In case you did not know, the Canadian Trucking Association showed this committee the *60 Minutes* film the other day. We found it interesting.

Mr. R. Taylor: Did you get Tom Donohue's response to it?

Mr. Benjamin: Yes we got a clipping on it.

Mr. R. Taylor: Good. He feels the program was not put together in a very impartial a fashion.

Mr. Benjamin: It was unfair, because reputable carriers do not do that sort of thing.

Mr. R. Taylor: He also felt they were working very hard on safety, and very concerned about it. Instead of on that aspect, they spent an awful lot of time interviewing some guy in jail who was arguing about how many beer cans he had in his cabin, etc.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, people would argue that sometimes we have the same problem with CBC, but that is for another time. From one Taylor to another, Mr. Taylor.

Mr. Taylor (Bow River): Mr. Taylor, I was never prouder of being a Taylor than when I heard you read your brief.

Mr. R. Taylor: Thank you very much. I appreciate that.

Mr. Taylor (Bow River): My side of the family came from England about four generation ago. However, we should not get into that.

I enjoyed the brief. Perhaps I enjoyed it so much because I agree with practically everything it in. But I want to raise one point about American trucks coming in and taking over.

In the province of Alberta, where I come from, there is a large number of American trucks because we have had almost free entry from the U.S.A. for the last 15 or 20 years. The Alberta Trucking Association has praised this because, as you said, it brought benefits to Canada. They did not bring their employees from the United States. For the most part, when they hire in Canada, they hire Canadians. Largely, the benefits come to Canada. I am not worried about that aspect as much as some of my colleagues are.

Mr. R. Taylor: I have a recent clipping from Alberta. Somebody sent it to me. You have probably seen it also. In effect, they hailed the deregulation and said to bring it in; they could compete with anybody.

Mr. Taylor (Bow River): Yes, that was the general manager of our trucking association. I am not worried about the

[Traduction]

majeure aux États-Unis. Elle n'aurait pas dû l'être, mais elle l'est quand même.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Au cas où vous ne le sauriez pas, l'Association canadienne du camionnage a montré l'autre jour aux membres du Comité un enregistrement de cette émission *60 Minutes*. Nous l'avons trouvé intéressant.

M. R. Taylor: Avez-vous eu connaissance des commentaires de Tom Donohue à ce sujet?

M. Benjamin: Oui, nous avons reçu une coupure de presse.

M. R. Taylor: Bien. Il est d'avis que cette émission n'a pas été conçue de façon impartiale.

M. Benjamin: C'était injuste, car les transporteurs de bonne réputation ne font pas ce genre de choses.

M. R. Taylor: Il était également d'avis que les camionneurs se préoccupent beaucoup de la sécurité et qu'ils y travaillent assidûment. Au lieu de souligner cet aspect, le reporter a passé beaucoup de temps avec ce type en prison qui discutait du nombre de cannettes de bière qu'il avait dans la cabine de son camion.

Le vice-président: Monsieur Taylor, les gens vous diront que nous avons parfois le même problème avec Radio-Canada, mais nous en parlerons une autre fois. D'un Taylor nous passerons à un autre Taylor. Monsieur Taylor.

M. Taylor (Bow River): Monsieur Taylor, je n'ai jamais été aussi fier d'être un Taylor que lorsque je vous ai entendu lire votre mémoire.

M. R. Taylor: Je vous remercie beaucoup, je vous suis très reconnaissant de cette remarque.

M. Taylor (Bow River): Ma famille est venue d'Angleterre il y a environ quatre générations. Mais nous n'allons pas aborder ce sujet.

J'ai beaucoup apprécié votre mémoire, peut-être en grande partie parce que je suis d'accord avec presque tout ce que vous avez dit. Cependant j'aimerais parler des camionneurs américains qui entrent au Canada et y accaparent la clientèle.

Dans la province d'Alberta d'où je viens, il y a un grand nombre de camions américains qui viennent presque librement des États-Unis depuis 15 ou 20 ans. L'Association du camionnage de l'Alberta se dit très heureuse de la situation car à son avis, c'est le Canada qui en profite. Les employés ne viennent pas des États-Unis. En grande partie, on embauche au Canada des Canadiens. Par conséquent de façon générale, c'est à l'avantage du Canada. Je ne m'inquiète pas autant que mes collègues de cette situation.

M. R. Taylor: J'ai une coupure de presse récente de l'Alberta. Quelqu'un me l'a envoyée. Vous l'avez probablement lue également. Cet article préconise la déréglementation, de cette façon les camionneurs pourraient concurrencer n'importe qui.

M. Taylor (Bow River): Oui, il s'agissait du directeur général de notre association de camionnage. Je ne m'inquiète

[Text]

Americans taking over our trucking industry. Are you worried about the Canadians taking over yours?

Mr. R. Taylor: I am glad you asked that question. About a year ago I came up here and did a luncheon speech for the Canadian Industrial Traffic League. A lot of discussion went on in the question and answer period after the luncheon. I said I had sat there all morning and had been handed all these beautiful brochures from your Canadian truckers, Kingsway and so on, about all the things they are doing in the United States. We want to serve the United States—we can get you here and there, we have all these terminals, all this business—all the operations they had done under our free entry rules down there. And yet, I told them, you are so concerned about Americans. There were some truckers in the audience, and I told them that I did not understand that; they had all the opportunity to come down. Of course, they try and make the point—and it is true—that we are a bigger country and we operate on a hub-and-spoke system, and terminals all over the United States are really important.

• 1805

But I do not think that a Canadian trucker who is essentially interested in . . . probably not serving the entire United States, but if he is in eastern Canada, with some transborder traffic with some U.S. points across the other side . . . he has probably already done that. I can recall at least 1,000 licences that have been issued to Canadians, and I think they can be very, very competitive. I think they already are.

In the rail area you already have both your railroads as American competitors—the Soo operates for Canadian Pacific. There has been a lot of talk, and I do not know whether it is true—I certainly do not take this as gospel—but there are those who are telling stories of how the Soo is going to acquire another carrier and get the Canadian National all the way down to New Orleans. So I think there is every opportunity for Canada to be competitive in that arena. The Canadian National, in order to allow Gilford to get into Chicago and in turn get themselves some more operations the in New England area, has worked that out. They managed to do that through the Grand Trunk, which is their American operation.

I think the important thing is that traffic be allowed to move in as free and unfettered a fashion as possible between our two countries, because we are so important to each other.

Mr. Taylor (Bow River): I might add just one other point. The Alberta Trucking Association and the Montana Trucking Association often held joint meetings. I remember one chap asking our trucking association general manager—whose name was also Taylor, Jack Taylor—if he could get him a couple of trucks in Canada because he was not finding the kind of truck he wanted in Montana. That was the spirit between those associations, and I hope that will develop right across the whole 49th.

[Translation]

pas de la possibilité que les Américains prennent le contrôle de notre industrie du camionnage. Est-ce que vous craignez que les Canadiens le fassent chez vous?

M. R. Taylor: Je suis heureux que vous posiez la question. Il y a environ un an, j'ai participé à un déjeuner-causerie organisée par la Ligue canadienne du trafic industriel. On a beaucoup discuté de la question après le déjeuner. J'ai déclaré avoir passé la matinée à recevoir toutes sortes de brochures magnifiques de vos camionneurs canadiens, Kingsway et autres, sur leurs activités fructueuses aux États-Unis. Nous voulons desservir les États-Unis, nous ont-ils dit—nous pouvons aller ici et là, nous avons toutes ces destinations, toutes ce commerce—toutes les opérations que leur ont permis nos règlements d'entrée libre dans notre pays. Je leur ai dit, pourtant, vous craignez tellement les Américains. Il y avait dans l'auditoire des camionneurs à qui j'ai dit ne pas comprendre, ils pouvaient très bien venir aux États-Unis. Ils ont essayé, bien sûr, de dire—et c'est vrai—que nous sommes un pays beaucoup plus important et que notre système est un peu comme le moyeu et les rayons de la roue et le fait que nous ayons partout aux États-Unis des terminus très actifs.

Je ne crois pas qu'un camionneur canadien qui s'intéresse essentiellement . . . il ne dessert pas probablement tous les États-Unis, mais s'il est de l'est du Canada et qu'il y a un trafic transfrontalier avec certains points aux États-Unis . . . il a probablement déjà fait ce trafic. Je me souviens qu'au moins 1,000 permis ont été émis aux Canadiens, et je crois que les camionneurs sont très, très concurrentiels. Ils le sont déjà à mon avis.

Dans le domaine ferroviaire, vos chemins de fer concurrent déjà les Américains—le Soo travaille pour le Canadien Pacifique. On a beaucoup entendu parler, je ne sais pas si c'est vrai—ce n'est pas parole d'Évangile à mon avis—mais il y en a qui racontent que le Soo se portera acquéreur de nos transporteurs pour que le Canadien National se rende jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Il y a donc à mon avis toutes sortes de perspectives dans ce domaine pour que le Canada soit concurrentiel. Afin de permettre à Gilford de se rendre à Chicago et en retour d'avoir certaines activités en Nouvelle-Angleterre, le Canadien National a fait certains arrangements. Il a pu le faire par le biais du *Grand Trunk*, son service américain.

J'estime important que le trafic puisse circuler sans entraves, de façon tout à fait libre, entre nos deux pays, car nous sommes tellement importants l'un pour l'autre.

M. Taylor (Bow River): Permettez-moi d'ajouter à ce sujet que l'Association du camionnage de l'Alberta et la *Montana Trucking Association* tiennent souvent des séances mixtes. Je me souviens d'un type qui demandait à notre directeur général de l'Association du camionnage—qui se nomme également Taylor, Jack Taylor—s'il pouvait nous procurer quelques camions au Canada car il n'en trouvait pas du genre qu'il voulait au Montana. Voilà l'esprit qui règne au sein de ces associations, et j'espère qu'il règnera de l'autre côté de tout le 49^e parallèle.

[Texte]

Mr. R. Taylor: I do not see any reason why it should not, and that is the kind of thing I think will happen. Sure it will be competitive; but it should be, because competition is really what makes the world go around, in my opinion.

Mr. Taylor (Bow River): It is the lifeblood of free enterprise.

Mr. R. Taylor: You will win some and you will lose some, but in the long run, to the extent there is competition, Canada should benefit. It seems to me that is the underlying foundation of what this legislation is all about.

Mr. Taylor (Bow River): Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor. It sounds like there is going to be a Taylor monopoly coming on here. Anyway, Mr. Reese Taylor, on behalf of the committee we thank you for having appeared before us, and you are part of the public record.

Mr. Reid: Are you calling closure, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Yes, I am, because we have two other witnesses, Mr. Reid.

Now the committee will call Mr. Cubudgil and Mr. Soberman—"The Impact of Proposed Regulatory Reform on Extra-provincial Trucking".

Gentlemen, we realize we have kept you waiting an hour and 10 minutes. We have your brief before us, which was submitted to the committee ahead of time, and I would say that I appreciate the fact that it was given in English and in French.

Pour nous, du Québec, il est parfois avantageux de converser en français.

If you could give us a brief overview of what you have in your summary, the Chair can give you half an hour as we must begin to be more severe with our time limits because we must get through.

Mr. A. Cubudgil (Representative, Canadian Labour Congress): Thank you, Mr. Chairman. We have an executive summary at the front of our report which summarizes the conclusion of our study. But rather than going through that summary in detail, we are going to spend about 10 minutes trying to provide you with an overview of what we feel are three important areas we should address. The three areas we would like to address are the relevance of the U.S. experience, the transborder issues, and the safety concerns that arise from economic regulatory reform. I will try to address the first two very briefly and turn to my colleague for some comments on the safety area.

• 1810

Talking about the relevance of the U.S. experience, obviously here we are in 1987 contemplating some very important economic regulatory reforms. Looking back, we have a wealth of information from the U.S. we can draw on, including the results of the 1980 Motor Carrier Act and also the Staggers Act. I think it is very useful to draw on this

[Traduction]

M. R. Taylor: Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le cas, c'est à mon avis ce qui va se produire. Ce sera donc un trafic concurrentiel, comme il devrait l'être, étant donné que c'est la concurrence qui fait tourner le monde à mon avis.

M. Taylor (Bow River): C'est le moteur de la libre entreprise.

M. R. Taylor: On en gagnera quelques-uns, on en perdra d'autres, mais à long terme, dans la mesure où il y a concurrence, le Canada devrait en profiter. C'est là à mon avis, la base même sur laquelle se fonde ce projet de loi.

M. Taylor (Bow River): Je vous remercie beaucoup. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor. Il y semble qu'il y aura un monopole Taylor ici. De toute façon, M. Reese Taylor, je désire au nom des membres du Comité vous remercier d'avoir comparu aujourd'hui et votre témoignage fera partie du compte rendu.

M. Reid: Est-ce que c'est terminé, monsieur le président?

Le vice-président: Oui, car nous avons deux autres témoins, monsieur Reid.

Nous demandons maintenant à MM. Cubudgil et Soberman de s'avancer pour nous parler de leur document *L'incidence du projet de réforme de la réglementation sur le camionnage extra-provincial*.

Messieurs, nous savons que nous vous avons fait attendre une heure et dix. Nous avons votre mémoire que vous nous avez transmis à l'avance, et nous vous sommes reconnaissants de l'avoir déposé en français et en anglais.

For us, Quebecers, it is sometimes easier in French.

Si vous voulez bien nous donner les grandes lignes de votre résumé, je peux vous accorder une demi-heure, et nous allons commencer à être plus sévères pour les périodes de temps alloué car nous devons terminer.

M. A. Cubudgil (représentant du Congrès canadien du travail): Merci, monsieur le président. Nous avons, au tout début de notre rapport, un sommaire qui résume les conclusions de notre étude. Plutôt que de le lire de façon détaillée, je prendrai quelque dix minutes pour faire le survol de ce que nous considérons les trois secteurs importants. Les trois secteurs que je voudrais souligner sont la pertinence de l'expérience américaine, les questions transfrontières et les préoccupations sur le plan sécurité que soulève la réforme de réglementation économique. Je vais tenter de vous parler brièvement des deux premiers et demanderai ensuite à mon collègue de faire quelques remarques au sujet de la sécurité.

Pour ce qui est de la pertinence de l'expérience américaine, nous sommes bien sûr en 1987 et nous envisageons des réformes de réglementation économiques très importantes. Si nous regardons ce qui s'est fait par le passé, nous réalisons que nous avons une richesse de renseignements américains à laquelle nous pouvons puiser, y compris les résultats de la 1980

[Text]

experience to try to understand what deregulation can do to industry performance and structure.

In my opinion, rather than the similarities between the two countries, we should really be focusing on the contrasts. I will try to do this by referencing the two main segments of the industry separately, those segments being the truckload and the less-than-truckload segments. I would like to emphasize the distinction because the cost structure and the operational requirements in those two sectors of the industry are very different.

Let me start with a few comments on the truckload side. As we have heard already, as soon as the 1980 Motor Carrier Act was enacted, there was a flood of new entrants into the U.S. truckload markets. These were mainly small carriers, one-, two-, three-, four- and five-truck operators. They managed to steal away about half the general freight carriers' truckload traffic base. These general freight carriers were simply not competitive enough with the small entrants to handle this traffic. Their rates were too high and they simply could not compete for the traffic. As a result the traffic base eroded.

Can we expect the same sort of outcome in Canada? The simple answer is no. I think here we should consider two factors. One is that the flood of new entrants is very unlikely. We have over the years eased up if not altogether removed entry barriers from this segment of the industry. I think this is pretty uniform across the country, with some exceptions in some parts of the country. But as you heard from Mr. Ken Maclaren of the Canadian Trucking Association, entry into truckload markets has been largely deregulated. Thus, there are not any flood of new entrants to invade the Canadian trucking industry after 1988 or after 1991.

Moreover, our large general freight carriers, I think, are very competitive. They have taken on this challenge, they have set up their truckload operations and they have done this over the years. Some of them have been in existence for almost 15 years. These are low-cost operations with owner-operators and they are free of terminal costs. Therefore this threat is simply not relevant in the context of the Canadian trucking industry.

Let me now move on to the less-than-truckload segment of the industry. Here in our report, we refer to a major shake-out in the U.S. trucking industry after the 1980 Motor Carrier Act. I think this process, which we called a shake-out, can only be understood in reference to rate regulation prior to 1980.

Rate regulation sets prices to reflect the cost base of the least efficient carriers in the industry. The more efficient ones take advantage of the situation and reap excess profits. This was clear; the effects of this were clearly reflected in the post-

[Translation]

Motor Carrier Act et aussi de la *Staggers Act*. C'est très utile à mon avis de profiter de l'expérience passée pour bien comprendre ce que la déréglementation peut donner relativement au rendement et à la structure de l'industrie.

A mon avis, il faut davantage mettre l'accent sur les différences plutôt que les similitudes entre les deux pays. Je vais tenter de le faire en me reportant surtout à deux secteurs principaux de l'industrie pris séparément, c'est-à-dire le secteur du transport par chargements complets et celui du transport par chargements partiels. J'aimerais établir la distinction entre la structure des coûts et les exigences opérationnelles qui sont très différentes dans ces deux secteurs de l'industrie.

Permettez-moi d'abord de faire quelques remarques au sujet des chargements complets. Nous l'avons déjà entendu, dès que la *1980 Motor Carrier Act* a été promulguée, il y a eu une foule de nouveaux entrants aux États-Unis sur les marchés des chargements complets. Il s'agissait surtout de petits transporteurs, des exploitants de flotte de un, deux, trois, quatre et cinq camions. Ils ont réussi à s'emparer de la moitié de la part de trafic des gros transporteurs de chargements complets. Ces derniers n'ont pu tout simplement pas concurrencer les petits entrants pour conserver ce trafic. Leurs tarifs étaient trop élevés et n'ont tout simplement pas pu concurrencer cette activité de trafic. Par conséquent, la base même du trafic a été érodée.

Est-ce qu'on peut s'attendre à la même chose au Canada? La réponse est tout simplement non. Il faut ici tenir compte de deux facteurs. Premièrement, il est très peu probable qu'il y ait cette foule de nouveaux entrants. Nous avons au cours des ans éliminé sinon retiré toutes les barrières d'entrée pour cette partie de l'industrie. Je crois que c'est le cas à l'échelle du pays, sauf dans quelques régions qui font exception. Comme vous l'a dit M. Ken Maclaren de l'Association canadienne du camionnage, l'entrée sur les marchés des chargements complets est en grande partie déréglementée. Il n'y aura donc pas une foule de nouveaux entrants qui envahiront l'industrie du camionnage canadien après 1988 ou après 1991.

De plus, j'estime que nos gros transporteurs de marchandises générales sont très concurrentiels. Ils ont fait face au défi, ils ont établi leurs activités de chargements complets au cours des ans. Certains existent depuis près de 15 ans. Il s'agit d'activités dont les coûts ne sont pas élevés, les propriétaires sont les exploitants et ils n'ont pas à payer les coûts des terminus. Par conséquent, la menace n'existe tout simplement pas dans le contexte de l'industrie du camionnage canadien.

Permettez-moi maintenant de vous parler du secteur du transport par chargements partiels de l'industrie. D'après notre rapport, nous mentionnons le remaniement important qui s'est fait aux États-Unis dans l'industrie du camionnage après l'adoption de la *1980 Motor Carrier Act*. Ce processus que nous appelons un remaniement ne peut être compris qu'en rapport avec la réglementation des tarifs antérieure à 1980.

La réglementation des tarifs établit les prix pour traduire la base de coût des transporteurs les moins efficaces de l'industrie. Les plus efficaces profitent de la situation et récoltent des profits excédentaires. C'était évident, des répercussions se sont

[Texte]

1980 era. Some carriers were much more efficient than others. They had the strength to expand their operations and increase their market share at the expense of those who went bankrupt—simply those carriers who were not fit to survive in a competitive environment.

• 1815

In Canada we have had much more price competition in the absence of rate regulation for years. As a result, I think the industry has been restructuring itself in response to market competition. This restructuring process has been going on for quite a while and it will continue to do so whether we pass Bill C-19 or not, so I think the shake-out is not a very relevant phenomenon that we should be concerned about.

Our principal conclusion on the relevance of the U.S. experience is that in the Canadian trucking industry we are almost there and Bill C-19 will not have a major impact on the industry. It is incorrect, in my opinion, to draw on the U.S. experience, trying to predict what is going to happen in Canada after Bill C-19.

Let me move on to the second set of issues, the transborder issues. This is essentially the basic question of whether the U.S. carriers will flood our Canadian markets after we deregulate entry. Here again I would like to draw the distinction between less-than-truckload operations and truckload operations.

I think in the less-than-truckload segment of the industry, we already have in Canada the services of the three largest U.S. carriers—Yellow, Consolidated Freightways and Roadway. There may be a few others who may come up here over the years, but I do not think Bill C-19 will particularly influence the decisions of the remaining U.S. carriers in that particular segment of the industry.

I am of the opinion that indeed U.S. carriers do enjoy certain advantages, and taking advantage of their competitive edge they will increase their market share in transborder markets, particularly in medium- to long-haul less-than-truckload markets. But again, Bill C-19 will neither stop this nor will it promote any more of it from taking place.

In the truckload segment of the industry, the fear is that all these small U.S. carriers will all of a sudden flood the Canadian markets. Indeed, these carriers have not enjoyed free access into Canadian markets, while the Canadian carriers did enjoy the advantage of going into the U.S. over the last six to seven years.

What we have to consider in this respect is that these small operators did indeed erode the truckload traffic base of the general freight industry in the U.S. because they did enjoy an advantage over the larger carriers.

[Traduction]

fait vraiment sentir après 1980. Certains transporteurs étaient beaucoup plus efficaces que d'autres. Ils ont été assez forts pour donner à leurs activités plus d'expansion et augmenter leur part du marché au dépens de ceux qui ont fait faillite—des transporteurs qui simplement ne pouvaient survivre en milieu concurrentiel.

Si nous avons connu au Canada une plus grande concurrence dans les prix c'est que nous n'avons pas depuis plusieurs années la réglementation de tarifs. Par conséquent, l'industrie a pu se restructurer pour répondre à la concurrence du marché. Cette restructuration se fait depuis quelque temps et se poursuivra que nous adoptions ou non le projet de loi C-19, je ne crois donc pas que le remaniement soit un phénomène si pertinent qu'il faille nous en inquiéter.

Notre principale conclusion au sujet de la pertinence de l'expérience américaine c'est que l'industrie du camionnage canadien est presque arrivée à ses fins et que le projet de loi C-19 n'aurait pas de répercussions importantes dans l'industrie. À mon avis ce n'est pas juste de s'appuyer sur l'expérience américaine pour prédire ce qui se passera au Canada après l'adoption du projet C-19.

Permettez-moi d'aborder maintenant ma deuxième série de questions, les questions frontalières. Il s'agit essentiellement de savoir si les transporteurs américains envahiront nos marchés canadiens une fois que nous aurons déréglementé l'entrée au pays. Là encore, j'aimerais établir une distinction entre les activités de transport par chargement partiel et par chargement complet.

Dans le secteur de l'industrie le transport par chargement partiel, nous disposons déjà au Canada des services de trois gros transporteurs américains—*Yellow, Consolidated Freightways et Roadway*. Il y en a quelques autres qui viendront au cours des ans, mais je ne crois pas que le projet de loi C-19 influencera de quelques façons la décision que prendront les autres transporteurs américains dans ce secteur de l'économie.

Je suis d'avis que les transporteurs américains profitent de certains avantages, et s'il semble qu'ils sont avantagés ils augmenteront leur part du marché trans frontalier, surtout pour les marchés des transports à chargement partiel sur des moyens de longue distance. Là encore je ne crois pas que le projet de loi C-19 les arrête ni les avantage plus que c'est le cas actuellement.

Pour ce qui est du secteur de chargement complet dans l'industrie, on craint que tous ces petits transporteurs américains envahissent tout à coup les marchés canadiens. C'est vraie que ces derniers n'ont pas eu de libre accès à nos marchés canadiens, alors que les transporteurs canadiens se rendent aux États-Unis depuis six ou sept ans.

Ce dont il nous faut tenir compte c'est que les petits exploitants ont érodé la base de trafic des chargements complets dans l'industrie des transports des marchandises générales aux États-Unis, étant donné qu'ils étaient plus avantagés que les gros transporteurs.

[Text]

As I have already indicated, the Canadian carriers are already prepared for this challenge so I think that Canadian carriers, being very efficient in their independent truckload operations, will not likely be vulnerable when faced with a challenge from small U.S. trucks.

I am sure we will be able to elaborate on these comments through your questions, Mr. Chairman, but I will stop there and pass it to my colleague on the safety issues.

Mr. R. Soberman (Representative, Canadian Labour Congress): Mr. Chairman, first of all, it goes without saying that any consideration of regulation, deregulation or re-regulation in the transportation industry always carries with it a concern about what impact the changes in economic regulation are going to have on the safety record, whether you are talking about airlines, railways, trucking or any form of public transportation and common carriage.

I think the relationship between economic regulation and safety is one which is almost intuitively obvious. To the extent that changes in the regulatory environment affect the profitability of a carrier's operations in a negative way, then a carrier in trouble financially, which has to meet debt service payments on its equipment and has to meet a payroll, is going to try to save money wherever it can. One of the least obvious but initial ways of saving money is to cut back on certain kinds of expenditures for preventative maintenance; running tires a little longer than you might otherwise do, running vehicles a little longer when you might really prefer to replace them, and perhaps looking for some ways of cutting down on operating costs by using less experienced, lower-wage-rate operators.

• 1820

I think there is also no question, despite how one interprets the various statistics available on highway safety records, both in the U.S. and Canada, that the highway safety problem is one of growing concern. The extent to which you can attribute changes in accident statistics or separate changes in accident statistics attributable to changes in economic regulation from a whole host of other things going on with the highway network depends upon the way you want to look at the statistics.

Basically our contention is, yes, there is a very strong relationship between the profitability of operations and the way in which you treat safety; yes, safety is a big problem. On the other hand, based on what my colleague has already said, our conclusions are that the proposed regulatory changes in Bill C-19 are in many ways an attempt to legitimize what is already going on in the trucking industry. It is our opinion, based on our own analysis, that we will not expect to see intensive price competition in any significant way as a result of the regulatory changes. Therefore, since we draw the relationship between aggressive competition in the pricing of services and the amount of money spent on safety, maintenance and related areas, the safety problem is there but it is essentially one that is not going to be affected by the proposed regula-

[Translation]

Je l'ai déjà signalé, les transporteurs canadiens sont déjà disposés à faire face à ce défi et que par conséquent, à mon avis que les transporteurs canadiens qui sont très efficaces comme transporteurs de chargement complets indépendants ne sont pas probablement pas vulnérables face au défi que leur cause les petits camionneurs américains.

Je suis certain que nous pourrons vous donner plus de détails à ce sujet lorsque nous répondrons à vos questions, monsieur le président, mais je m'arrête ici pour laisser à mon collègue la possibilité de vous parler des questions de sécurité.

M. R. Soberman (représentant, congrès du travail du Canada): Monsieur le président, il va s'en dire, d'abord, que toute étude de réglementation, déréglementation, ou nouvelle réglementation dans l'industrie du transport suppose toujours qu'on s'inquiète de l'incidence des changements dans la réglementation économique sur le record en matière de sécurité, qu'il s'agisse des lignes aériennes, de chemins de fer, de camionnages ou de toute autre forme de transport public et des véhicules ordinaires.

A mon avis, les rapports entre la réglementation économique et la sécurité se comprennent presque intuitivement. Dans la mesure où la réforme du cadre réglementaire réduira la marge bénéficiaire du transporteur, celui qui est au prise à des difficultés financières, qui doit assurer le service de sa dette et payer régulièrement ses employés, cherchera à faire des économies partout où il le pourra. Une des façons les moins voyantes mais le plus tentantes d'économiser est de diminuer certains types de dépenses destinés à l'entretien préventif: user les pneus un peu plus longtemps que la normale; garder les véhicules plus longtemps avant de les remplacer; et peut-être aussi chercher à faire baisser les frais d'exploitation en recourant à des camionneurs moins expérimentés à un salaire moins élevé.

Peu importe l'interprétation que l'on donne aux diverses statistiques sur la sécurité routière, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, il ne fait pas de doute que cette question suscite de plus en plus d'inquiétude. Le nombre d'accidents qui peuvent être attribués à la réforme réglementaire plutôt qu'à toute une série d'autres facteurs routiers, dépend de la façon dont on analyse les statistiques.

Nous estimons essentiellement qu'il y a effectivement un rapport très net entre la marge bénéficiaire et la sécurité: la sécurité est effectivement un gros problème. Par contre, sur la foi de ce que mon collègue a déjà dit, nous arrivons à la conclusion que, sous bien des rapports, les modifications réglementaires proposées dans le projet de loi C-19 reviennent à légitimiser les pratiques actuelles de l'industrie du camionnage. Selon notre analyse, ces modifications ne conduiront pas de façon notable à une guerre des prix. Par conséquent, comme nous établissons un lien entre la concurrence forcenée en matière de prix et les dépenses consacrées à la sécurité, à l'entretien et à d'autres domaines connexes, le problème de la sécurité se pose mais ne sera pas vraiment touché par les règlements proposés. Cela se fonde sur ce que nous avons posé

[Texte]

tions. This is based on our original premise that these regulations are not really going to change the economic environment, with which a large majority of operators are going to be functioning.

Although we conclude in our report that we think safety is an important issue and something that has to be dealt with through the adoption of a national safety code, and more importantly through the adoption of measures for dealing between the federal government and the provincial government to ensure the enforcement of the elements of that code, we feel that safety, in terms of trucking safety at least, is not going to be adversely affected by adoption of the principle proposals of Bill C-19. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Soberman. We will go directly to questioning. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je voudrais faire remarquer à nos témoins qu'à la page 60 de la version française de leur mémoire, il est dit que: «Même si on n'assistera pas à un remaniement semblable à celui des États-Unis, il y aura quand même des pressions importantes en vue de favoriser le regroupement des compagnies de transport au Canada». Et que: «Comparé aux États-Unis, le camionnage interprovincial canadien semble très surpeuplé».

En d'autres mots, votre analyse rappelle les fusions récentes de *Reimer-Intercity*, *Motorway Direct* et *Brazeau, Sperry, Bell*. Et vous dites également que: «La réforme de la réglementation risque d'accélérer le processus».

À vrai dire, ce projet de loi qui a pour but de faciliter la concurrence est en train, non seulement de voir une industrie du transport au Canada qui se concentre mais, d'après votre étude, il semble que cette loi risque d'accélérer ce processus. Il n'y aura certainement pas plus de concurrence, mais il y aura une plus grande concentration dans l'industrie. Ne trouvez-vous pas que cette situation est mauvaise en soi et n'est pas souhaitable?

• 1825

Mr. Cubudgil: I think it is important to note that we say intensifying competition may accelerate the process of restructuring, and in that respect the process of concentration may indeed speed up. We have been observing that over the last four or five years, and we have acknowledged it in reference to the very examples you have cited. We believe this process may continue.

On the other hand, I really do not think there is anything in the existing regulatory system that will prevent further concentration from happening. Indeed, I think that compared to some of the U.S. markets our traffic lanes appear to be more overcrowded in terms of numbers of carriers and we will continue to see more mergers or acquisitions to cut down on the number of carriers.

Still, I do not think we should equate number of carriers to degree of competition. I do not think it is desirable to have any fewer carriers in the marketplace, but this does not mean that by reducing the number of carriers from 64 we will necessarily inhibit competition. So I think we should not treat this as a

[Traduction]

en hypothèse, à savoir que ces règlements ne transformeront pas vraiment le contexte économique dans lequel évolueront la grande majorité des exploitants.

Même si dans notre rapport nous concluons à l'importance de la sécurité et reconnaissons qu'il s'agit là d'une question qui doit être réglée par l'adoption d'un Code national de sécurité et, chose plus importante encore, l'établissement d'une concertation entre les gouvernements fédéral et provinciaux pour son application, nous estimons que la sécurité, en ce qui concerne le camionnage du moins, ne sera pas compromise par la mise en oeuvre des principales propositions du projet de loi C-19. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Soberman. Nous passerons directement aux questions. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I would like to draw the attention of our witnesses to what is said on page 41 of their brief. Although there will not be a "shake-out" similar to that in the U.S., there will continue to be other pressures towards further consolidation. And that: Compared to the U.S., the Canadian interprovincial trucking industry appears to be "overcrowded".

In other words, your analysis refers to the recent consolidation of "Reimer-Intercity", "Motorway Direct" and "Brazeau, Sperry, Bell". You also state that "Regulatory reform may accelerate this process".

A bill intended to facilitate competition would then not only target a Canadian transportation industry in the process of consolidation, but would also accelerate this process. There certainly will not be more competition, but there will be greater concentration. Do you not find that this situation is intrinsically bad and not desirable?

M. Cubudgil: Il importe de noter que nous disons que l'intensification de la concurrence pourra accélérer le processus de restructuration et, du coup, celui de la concentration. C'est ce qui s'est passé au cours des quatre ou cinq dernières années, comme le montrent les exemples que vous avez cités. Nous pensons que ce processus pourra continuer.

En revanche, je pense qu'il n'y a rien dans le cadre réglementaire actuel qui empêchera ce mouvement de concentration. De fait, nos artères semblent plus congestionnées que celles des États-Unis pour ce qui est du nombre de transporteurs et nous continuerons à assister à un plus grand nombre de fusions ou d'acquisitions, ce qui fera baisser le nombre de transporteurs.

Toutefois, je ne pense pas qu'il faille mesurer la concurrence au nombre de transporteurs. Il n'est pas souhaitable, à mon sens, d'avoir moins de transporteurs, mais cela ne signifie pas qu'en abaissant le nombre des 64 transporteurs actuels que l'on diminuerait la concurrence. Il ne faut pas y voir que des

[Text]

numbers game. I would agree with you that if at the end of the game there was only one or two carriers, there would be very serious problems from a concentration point of view.

I think another concept we should bear in mind here is that in addition to competition there is the issue of contestability, which suggests in the trucking industry that, unlike the rail industry, the public freeways are for everybody's use. Existing carriers are always under the challenge of new entrants, and I think this helps the situation a great deal. At least it gives me a great deal of comfort in predicting that even though the numbers may decline at the end, we will and should still have an adequate degree of competition regulating the marketplace.

We do not have the same analogy in rail because of the difficulty of getting into the business.

M. Ouellet: Je vais faire l'analogie avec le marché alimentaire. Il est évident que le nombre d'intervenants dans le domaine alimentaire n'a pas diminué, mais il y a eu une restructuration des grandes chaînes alimentaires dont le marché est bien défini, bien régionalisé, quasi protégé. Chacune des grandes chaînes alimentaires s'est déterminé un territoire géographique. Il y a également eu prolifération des petits dépanneurs qui offrent des services le soir et en fin de semaine et qui, évidemment, font payer le plein prix et plus aux consommateurs. Même s'ils font apparemment concurrence aux grandes chaînes alimentaires, ce n'est pas une véritable concurrence.

Vous en faites état dans votre étude puisque vous dites que la réorganisation ne se limitera pas aux grands transporteurs nationaux, mais qu'elle touchera également les transporteurs régionaux. Vous dites que ces entreprises régionales moyennes seront coincées entre le petit camionneur local qui, lui, va toujours pouvoir exister et faire son service local sans craindre la concurrence des grands transporteurs, et les autres, les très puissants, les très gros, qui peuvent aussi bien être américains que canadiens. Tous ces transporteurs régionaux canadiens sont destinés à être éliminés du marché. Vous aurez alors les très gros et les très petits. Il y aura de la concurrence, mais ce sera une concurrence plus ou moins artificielle. Ce danger n'est-il pas réel dans le domaine du transport?

• 1830

Mr. Cubudgil: I share some of your concerns and I think the analogy you drew between the food industry and the trucking industry may well be appropriate. But what I would like to emphasize is that even though we should continue to be concerned about competition or undue concentration, entry regulation is really no way of tackling this problem.

I do not want to dismiss these concerns, because there are economies of scale in this industry. I beg to disagree with many economists in this field that there are indeed network economies, scale economies, which give rise to dangers of excessive concentration. The other side of the story... and I think, Mr. Ouellet, you quoted from another one of my papers on the concern about predation and that is a concern.

[Translation]

chiffres. Certes, si l'on aboutissait à un ou deux transporteurs, il y aurait un très sérieux problème de concentration.

Il faut aussi se souvenir qu'à la question de la concurrence vient s'ajouter celle de la rivalité: à la différence du chemin de fer, les autoroutes sont ouvertes à tout le monde. De nouveaux rivaux peuvent intervenir à tout moment, et je pense que cela améliore la situation de beaucoup. En tout cas, cela fait que je n'hésite pas du tout à prédire que, même si le nombre pourra finir par diminuer, il y aura toujours suffisamment de concurrence pour réglementer le marché.

L'équivalent n'existe pas dans les chemins de fer parce qu'il est difficile de se lancer dans ce secteur.

Mr. Ouellet: I will draw an analogy with the food industry. Obviously the number of operators in the food sector has not come down, but major food chains have undergone a restructuration and their markets are clearcut in specific geographic areas and are almost protected. Each of them has cut out its own territory. There has also been a proliferation of small convenience stores that operate at night and on weekends and that, of course, charge all they can to consumers. Even if they seem to compete with major food chains, it is not real competition.

You refer to this in your study since you say that the restructuration will not be limited to major national carriers but will also involve regional carriers. You say that these mid-size regional companies will be caught between the small local operator who will be able to carry on and provide local service without being subjected to competition from major carriers and those major and very powerful carriers, be they American or Canadian. All these Canadian regional carriers will eventually be squeezed out of the market. You will then have the very big ones and the very small ones. Competition will exist, but in a somewhat artificial form. Is this not a real danger in that industry?

M. Cubudgil: Je partage certaines de vos craintes, et je vois du vrai dans l'analogie que vous avez tracée entre l'industrie alimentaire et celle du camionnage. Mais même s'il faut se préoccuper de la concurrence ou de la concentration, et j'insiste là-dessus, ce ne sont pas les règlements sur l'accès à ce secteur qui régleront ce problème.

Je ne nie pas l'importance de ces craintes, parce qu'il s'agit d'une industrie où il y a des économies d'échelles. Je m'inscris en faux contre l'avis de nombreux économistes et je soutiens qu'il y a effectivement des économies d'échelle dans cette industrie qui peuvent conduire à une trop grande concentration. En revanche... Je pense, monsieur Ouellet, que vous avez cité un autre passage d'un de mes documents sur les risques de menées prédatrices, qui sont une source d'inquiétude.

[Texte]

I am not suggesting or predicting it is going to happen, but we cannot dismiss it and we should deal with it. I beg to disagree with Mr. Goldman that the most effective way of going about this is through the courts. It is not through the courts. Perhaps we should have some provisions, but I really do not think Bill C-19 is necessarily the most appropriate way of addressing these concerns.

Yes, we should be concerned about concentration. Yes, we should be concerned about unfair or predatory pricing practices. But let us not confuse that issue with entry regulation.

Mr. Soberman: If I could just make one comment, the standard bogeyman that is often levelled at deregulation of any component of the transportation industry is that both the small and the large will eat into the market of the medium sized. In fact, I think if there is an impact of relaxation of entry controls, in terms of allowing some carriers to acquire licences that will improve the rationality of their network, what you could see is middle-sized regional carriers getting authorities that will essentially make them larger, so in effect you get the opposite of concentration, because you are now making the middle guys larger and there are more players in the field.

An hon. member: That is the first time we have heard that.

Mr. Ouellet: Well, that is not the situation you describe in your document. It could happen, but this is not the trend that exists now and what you foresee. At least it is not the way I read your text when you deal with the regional carriers.

Mr. Soberman: Our text, on page 62, deals with the U.S. trucking experience on safety, so we have to find the right . . .

The Vice-Chairman: Thank you. I do not see any further questioners.

At the risk of opening up another can of worms, gentlemen, I have one thing I would ask you. Before Bill C-19, as concerns what has happened in the trucking industry . . . In terms of the union workers versus non-union workers, do you gentlemen see a shift proportionately in what will happen to the union workers or non-union workers, as opposed what has happened up until now and when C-19 comes into effect?

Mr. Cubudgil: Honestly, I do not, because we are faced here with a very different situation from that in the U.S. The Teamsters did lose some 100,000 members. They were not job losses; they were replaced by non-unionized members. But I think you have heard in front of your committee the Teamsters representatives themselves. I do not think job losses to the unions are that important, because I think that unlike the pre-1980 situation in the U.S., the wage rates are very reasonable. I am sure there will continue to be market pressures to curb wage increases on their competition, but the situation in Canada is very different.

[Traduction]

Je ne veux pas laisser entendre ni prédire que cela se produira, mais il ne faut pas faire comme si le risque n'existait pas. Contrairement à ce que pense M. Goldman, je ne pense pas que les tribunaux sont la meilleure façon de s'y prendre. Peut-être des dispositions législatives sont-elles de mise, mais je ne crois vraiment pas que le projet de loi C-19 soit la meilleure façon d'apaiser ces craintes.

Certes, il faut se préoccuper de la concentration; certes il faut se préoccuper des pratiques injustes ou prédatrices en matière d'établissement des prix, mais ne confondons pas cela avec les règlements relatifs à l'accès.

M. Soberman: Si vous me le permettez. Chaque fois que l'on parle de déréglementer un volet de l'industrie des transports, on agite toujours le même épouvantail: les petits et les grands vont s'emparer du marché des moyens. En fait, si l'assouplissement des formalités d'accès doit avoir un effet, étant donné que certains transporteurs pourront obtenir des licences qui rationaliseront leur réseau, cet effet pourrait être le suivant: les transporteurs régionaux de taille moyenne obtiendront des licences qui leur permettront de grandir, ce qui produira tout le contraire de la concentration, puisque les entreprises moyennes auront grossi et que le nombre d'intervenants aura augmenté.

Une voix: C'est la première fois que j'entends cela.

M. Ouellet: Et bien, ce n'est pas ce que vous dites dans votre document. Cela pourrait se passer, mais ce n'est pas la tendance actuelle ni ce que vous prévoyez. En tout cas, ce n'est pas ainsi que j'interprète votre document lorsque vous parlez des transporteurs régionaux.

M. Soberman: A la page 89 de notre document, nous parlons de l'expérience américaine en matière de sécurité . . .

Le vice-président: Merci. Je ne vois d'autres questions.

Au risque de tomber dans un autre guépier, messieurs, je voudrais vous poser une autre question. Avant le projet de loi C-19, en ce qui concerne ce qui s'est passé dans l'industrie du camionnage . . . Pour ce qui est des travailleurs syndiqués par rapport à ceux qui ne le sont pas, prévoyez-vous un changement de leurs nombres respectifs par suite de l'entrée en vigueur du projet de loi C-19?

M. Cubudgil: Honnêtement, non. Notre situation est très différente de celle qui existe aux États-Unis. Les Teamsters ont effectivement perdu 100,000 membres. Ces emplois n'ont pas été perdus, ceux qui les occupaient ont été remplacés par des travailleurs non syndiqués. Mais vous avez entendu des représentants des Teamsters, n'est-ce-pas? Je ne pense pas que ces disparitions soient très importantes, parce que à la différence de ce qui existait aux États-Unis avant 1980, les salaires sont très raisonnables. Je suis sûr que des pressions continueront de s'exercer sur le marché pour freiner les augmentations de salaires chez les concurrents, mais ce n'est pas la même chose au Canada.

[Text]

• 1835

First of all, we do not have one union; we have a number of unions, two big ones. Second, in the U.S. Teamsters negotiated under a national agreement. In Canada we have had regional agreements, and that has indeed had a very different impact on wage rates. Just to quote you a very simple comparison, drivers' wages in central Canada are about the same as the wage rate under the national union.

We have a third difference, however, accounted for by the exchange rate. It is \$13, \$14 Canadian versus \$13, \$14 U.S., so the wages are effectively a third less; so the pressure is not that much.

Third, a very important factor is that Canadian carriers have been able to hire owner-operators and pay their union dues for many years under their own truckload divisions. This phenomenon, referred to as double-breasting in the U.S., has been going on here for many years. It is only starting to happen in the U.S. now, six or seven years after deregulation.

So I think the pressures on the unions are not that great. I am sure this is a matter of industrial relations and it will take its course. It will to some extent be dictated by regional differences and market conditions, but I do not think Bill C-19 per se will have any effect on the relative bargaining positions of management and unions.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Taylor, a short question.

Mr. Taylor (Bow River): You mentioned something about American trucks coming in and that they may apply predatory rates. That would be contrary to the law. Bill C-18, in subclause 112(2), states that rates "shall be compensatory". "Shall be"; not "may be". So when I go to the United States I endeavour to drive in accordance with the laws of the United States. I think most Americans, when they come to Canada, endeavour to live by the laws in Canada. Consequently, I cannot see that as being a problem. If that is a problem, then the fellow is cheating in the States also.

Mr. Cubudgil: Well, Mr. Taylor, to set the record straight I do not think I said—I certainly did not intend to say—that American carriers will come into Canada and steal away our markets by engaging in predatory pricing practices. All I said in response to Mr. Ouellet's question was that predation is always a concern; we cannot just forget about it, we cannot ignore it. But there is nothing here in the way of evidence in front of us that should lead us to the conclusion that American carriers will engage in predatory pricing practices and come into these markets.

I think certain markets will fall into their hands, these medium- to long-haul LTL markets, because they do enjoy certain productivity advantages, network economies and so on. As Mr. Reese Taylor before me has emphasized, lower rates

[Translation]

Tout d'abord, nous n'avons pas un seul syndicat, mais deux grands. Deuxièmement, aux États-Unis les camionneurs ont négocié une convention nationale. Au Canada, les conventions varient d'une région à l'autre, ce qui fait varier directement les taux salariaux. Je vous donne une simple comparaison: Les salaires des conducteurs dans le centre du Canada sont à peu près les mêmes que ceux des camionneurs prévus par le syndicat national des États-Unis.

Il y a cependant une troisième différence introduite, par le taux de change. Si nous, nous offrons 13\$ ou 14\$ canadiens de l'heure et qu'aux États-Unis on offre la même chose, nos salaires à nous sont en fait moins élevés du tiers; vous voyez que les pressions ne sont pas si énormes que cela.

Il y a un troisième facteur très important: Les transporteurs canadiens ont pu embaucher des propriétaires exploitants et payer pendant de nombreuses années leurs cotisations syndicales à même leur budget de leur section de transport par camion. Or, ce phénomène connu sous l'appellation de «double-breasting» aux États-Unis, existe déjà depuis des années au Canada, alors qu'il fait tout juste son apparition aux États-Unis, six à sept ans après la déréglementation.

Il n'y a pas tant de pressions que cela sur les syndicats. Je suis sûr qu'il s'agit en fait d'une question de relation patronale-syndicale et qu'elle fera son chemin. Et l'issue dépendra dans une certaine mesure des disparités régionales et des conditions du marché, mais je ne pense pas que le projet de loi C-19 en soi puisse avoir une répercussion quelconque sur les positions de négociations respectives de la gestion et des syndicats.

Le vice-président: Merci. Monsieur Taylor, soyez bref.

M. Taylor (Bow River): Vous avez parlé de camions américains qui entraient au Canada et faisaient de la concurrence déloyale, ce qui serait illégal. Le projet de loi C-18 au paragraphe 112(2), stipule que les prix «doivent être compensatoires». On dit «doivent» et non pas «peuvent». Lorsque je circule aux États-Unis, je cherche à respecter les lois de la circulation américaine. Je pense que la plupart des américains, lorsqu'ils viennent au Canada, veulent faire de même. Je ne vois pas où réside le problème. S'il en est un, c'est que celui qui contrevient aux lois canadiennes doit également le faire aux États-Unis.

M. Cubudgil: Monsieur Taylor, je n'avais certainement pas l'intention de dire que les transporteurs américains cherchent à entrer au Canada pour nous voler nos marchés par une concurrence déloyale. J'ai tout simplement répondu à M. Ouellet que la concurrence déloyale nous inquiétait toujours, car on ne peut tout simplement faire comme si elle n'existait pas. Mais rien ne nous prouve encore que les transporteurs américains cherchent à faire de la pratique déloyale pour pénétrer nos marchés.

Je pense néanmoins que les américains parviendront à mettre la main sur certains de nos marchés, comme celui des camionnées incomplète de moyenne et longue distance, tout simplement parce qu'ils ont l'avantage d'une plus grande

[Texte]

will have other benefits to others. It is a matter of redistribution of costs and benefits. It is not a total loss.

Mr. Taylor (Bow River): Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: A supplementary. Canadian law says one thing and American law says another. What is to prevent an American carrier from coming a few miles into Canada, say Toronto or southwest Ontario, getting a load, hauling it across the States and bringing it back into Vancouver?

He has a compensatory rate for the few miles—if it is not a confidential contract—to the Canadian border at this end and a few miles from the Canadian border at the other end, but the long part of it is predatory and there is not a damn thing a Canadian carrier can do about it because he is operating under American law. If it is a confidential contract that is even worse. The Canadian carrier cannot find out because it is a contract that is arrived at in the United States.

• 1840

Mr. Cubudgil: As Mr. Taylor said, predatory pricing is not an allowed practice in the U.S. It is contrary to the laws of that land as well. There is a problem over international movements. There is a problem with imports from any country that may choose to engage in unfair pricing practices. I do not think it is unique to this particular case. I do not see any evidence that U.S. authorities are going to keep a blind eye to predatory pricing practices in general. It is a difficult problem with which to deal, but it is not a legal practice there.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Thank you, Mr. Benjamin. Gentlemen, thank you for having appeared before the committee. We thank you for your contribution to the work of the committee.

We call our last witness, Mr. Frank G. Trotter. We have your report and your brief. I trust all members have read your brief. If you will summarize it as quickly as possible, we will go directly into questioning.

Mr. Frank J. Trotter (The Trade and Transportation Group): I am with the consulting firm, The Trade and Transportation Group, based here in Ottawa. I have been asked to appear in relation to the study entitled "Impact Analysis of Competitive Line Rate Provisions—An Update".

To put that into context, I think it is useful to recognize the sequence of events beginning with *Freedom to Move* that was issued two years ago. It was followed with a request by the Minister of Transport, Mr. Mazankowski, that I look at one of

[Traduction]

productivité et d'économie de réseaux, notamment. Comme l'a si bien souligné avant moi M. Taylor, la faiblesse des prix peut profiter à d'autres. Tout est dans la redistribution des coûts et des avantages. Ce n'est pas une perte totale.

M. Taylor (Bow River): Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Une question supplémentaire. Les lois canadiennes et les lois américaines ne sont pas toujours sur la même longueur d'onde. Qu'est-ce qui empêche un transporteur américain de pénétrer au Canada sur quelques milles, vers Toronto ou dans le sud-ouest de l'Ontario, d'aller chercher un chargement, de le transporter à travers les États-Unis pour entrer à nouveau au Canada à Vancouver?

Ce transporteur jouit évidemment d'un prix compensatoire sur quelque milles—dans la mesure où il ne s'agit pas d'un contrat confidentiel—c'est-à-dire en descendant vers la frontière canadienne et en remontant quelques milles de la frontière canadienne jusqu'à Vancouver, mais les tarifs qui s'appliquent sur la plus grande partie de son trajet ont été fixés par concurrence déloyale; or, il n'y a rien que les transporteurs canadiens puissent y faire, puisque ce sont les lois américaines qui s'appliquent. C'est encore pire si le transporteur a conclu un contrat confidentiel. Le transporteur canadien ne le saura jamais, puisque le contrat a été conclu aux États-Unis.

M. Cubudgil: Comme l'a dit M. Taylor, la concurrence déloyale n'est pas une pratique permise aux États-Unis. De plus, elle est illégale. Mais le problème se pose avec la circulation internationale. Cela peut poser un problème lorsque les importations, quelque soit le pays de provenance, font l'objet de pratiques déloyales en matière de fixation des prix. Mais ce n'est certainement pas unique au cas qui nous occupe. Rien ne prouve non plus que les autorités américaines fermeront les yeux sur les pratiques déloyales de fixation des prix, en général. C'est peut-être un problème difficile, mais il est en tout cas illégal.

Le vice-président: Merci beaucoup. Merci, monsieur Benjamin. Messieurs, merci d'avoir comparu et merci d'avoir contribué aux travaux du Comité.

Nous demandons à notre dernier témoin, M. Frank G. Trotter, de s'avancer à la table. Nous avons reçu votre rapport et votre mémoire que tous les membres du Comité ont lu, je l'espère. Si vous pouviez nous le résumer le plus rapidement possible, nous pourrions directement vous interroger.

M. Frank J. Trotter (Le Groupe commerce et transport): J'appartiens à la firme d'experts conseils, le Groupe commerce et transport, installé ici même à Ottawa. On m'a demandé de commenter l'étude intitulée «Mise à jour de l'analyse de l'incidence des dispositions relatives au prix de lignes concurrentiels».

Il serait bon, pour vous remettre dans le contexte, de résumer les événements qui se sont produits depuis la publication, il y a deux ans, de *Aller sans entraves*. Nous avons reçu par la suite une demande du ministre des Transports, M.

[Text]

the provisions of *Freedom to Move* which related to competitive access for captive shippers. The the results of that study were issued in March of 1986.

I provided the clerk with some additional copies of that study because the current study is an update on it. Subsequent to the issuance of that study, Bill C-126 and Bill C-18 were tabled. The current study is an update of the original study, looking at the implications of changes which occurred in the intervening period from *Freedom to Move* through my initial study to the point of Bill C-18.

The findings of the initial study are incorporated by reference into the current study. Perhaps I could summarize those initial findings. In the first place, the question was not asked to design an economically perfect process for dealing with captive shippers. The question was: is the provision of competitive line rates a practical solution to a practical problem? The answer was: yes, it is. The issue of captivity is a very practical issue facing shippers. The competitive line rate approach which is now incorporated in Bill C-18 is a practical solution to that problem.

The principle findings of the initial study were that the competitive line rates were a necessary ingredient to a package designed to provide competitive access to railway carriers for Canadian shippers. There was overwhelming support from those shippers, but it would be used as a last resort in negotiations. Competitive line rates should not be implemented without a series of conditions, which I had outlined in the March 1986 report and which in large measure are reflected in some of the wording found now in clauses 134 to 142 of Bill C-18.

• 1845

I did estimate that there would be a net revenue reduction for CN-CP combined in the order of \$100 million. I think I said it would be as high as \$100 million. I would note that, like Mr. Collins and Mr. Edsforth earlier, we are trying to estimate something in the future, which is an unknown. These are best estimates of the number, based on varying approaches and various conclusions. But it is interesting if not encouraging that they are all within the same realm and the same magnitude of estimate.

Lastly, I had two other observations that are relevant. Substantial cost reduction opportunities—and I emphasize opportunities as opposed to guarantees—should be made available to Canadian railways to parallel the introduction of the new competitive line rates. Through the cost deregulation measures of Bill C-18, any cost differential between Canadian-U.S. railways for traffic at issue over the track at issue would disappear; this should not be an issue.

I will not go any further. The report contains a number of other analyses about comparable situations in other industries.

[Translation]

Mazankowski, d'étudier l'une des dispositions de *Aller sans entraves*, disposition portant sur l'accès concurrentiel pour les expéditeurs captifs. Les résultats de notre étude ont été publiés en mars 1986.

J'ai fourni au greffier des exemplaires supplémentaires de la première étude, puisque celle-ci en est une mise à jour. À la suite de la publication de cette étude, les projets de loi C-126 et C-18 ont été déposés. L'étude que j'ai ici est une mise à jour de l'étude première, et porte sur les changements intervenus entre ma première étude découlant de *Aller sans entraves* et le dépôt du projet de loi C-18, et sur les répercussions qu'ils auront pu avoir.

Je pourrais peut-être vous résumer les conclusions de l'étude initiale que vous retrouvez en renvoi dans la mise à jour. Tout d'abord, il ne s'agissait pas de mettre au point une structure parfaite du point de vue économique qui serve à résoudre le cas des expéditeurs captifs. Il s'agissait plutôt de se demander si l'application de prix de lignes concurrentiels réglait de façon pratique le problème. Nous avons répondu par l'affirmative. Le problème de la captivité est un problème d'ordre tout à fait pratique pour les expéditeurs. Or, la solution des prix de lignes concurrentiels incorporée au projet de loi C-18 est une façon pratique de résoudre leurs problèmes.

La première étude concluait que les prix de lignes concurrentielles étaient un des éléments essentiels à un ensemble de mesures destinées à laisser les expéditeurs canadiens avoir accès de façon concurrentielle aux transporteurs ferroviaires. Les expéditeurs étaient unanimement d'accord avec cette solution qui ne devait néanmoins être utilisée qu'en dernier ressort dans les négociations. La méthode du prix de ligne concurrentiel ne devait s'appliquer qu'accompagnée de toute une série de conditions que j'ai énumérées dans le rapport de mars 1986 et que l'on retrouve en grande partie dans le projet de loi C-18, dans les articles 134 à 142.

J'ai cependant estimé que le CN-CP accuserait une réduction de ses revenus nets combinés de l'ordre de 100 millions de dollars. Comme l'ont dit M. Collins et Edsforth plus tôt, nous sommes en train d'essayer d'évaluer un facteur inconnu de l'avenir. Nous avons donc réussi à donner un chiffre estimatif, en nous fondant sur diverses méthodes et conclusions. Mais il est encourageant—ou à tout le moins intéressant—de constater que tous ces chiffres sont du même ordre de grandeur.

Laissez-moi vous faire part de deux dernières observations qui me semblent pertinentes. Tout d'abord, on devrait expliquer aux compagnies ferroviaires canadiennes que l'introduction de nouveaux prix de ligne concurrentiels pourraient leur valoir—et non pas nécessairement leur «garantir»—des réductions de coûts substantielles. En outre, les mesures de déréglementation du projet de loi C-18 auraient pour effet de faire disparaître toute différence de coûts entre les chemins de fer canadiens et américains et disparaître le litige sur l'utilisation des voies; il n'en serait plus question.

Je m'arrête ici. Le rapport contient d'autres analyses de situations comparables dans des industries différentes. Je

[Texte]

I should add the report was done in a very short period of about seven weeks; this is for the first one, which looked at predicaments of some captive shippers. It is available and can be read by the committee and its staff, and I am sure will be. I will leave it at this, sir.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Trotter. As you mentioned, your brief and your study are part of the record of this committee. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Trotter, who commissioned this study?

Mr. Trotter: The current one before the committee was a contract with Transport Canada and flowed from the Office of Economic Regulatory Reform.

Mr. Ouellet: You say the current one. Was there another study commissioned by Transport Canada?

Mr. Trotter: Yes, directly from the Minister, sir. The March 1986 study was commissioned by the Minister, Mr. Mazankowski.

Mr. Ouellet: But were you asked to do other studies besides this one?

Mr. Trotter: In the current period, yes, I performed a study of the impact of Bill C-18 on labour, railway labour in particular and related shipper labour. This was done for the Office of Economic Regulatory Reform and jointly for Transport Canada, Mr. Miller, the director general.

Mr. Ouellet: Where is this study?

Mr. Trotter: I believe it is currently in translation. It was delayed through problems of my own in terms of completing the report in time for translation for distribution at this time.

Mr. Ouellet: Could we have the English copy of this? This question was addressed at one of our committee meetings. Mr. Nowlan asked if we were agreed that although some of the studies were not translated, they could be made available. Of course, we agreed and said indeed that we want all of these studies to be released, although we accept that they are voluminous reports and they cannot all be translated at the same time. If you have done a study on the railway labour force, I think it is very pertinent. Surely we would like to have this study. Do you have it?

Mr. Trotter: Yes, sir.

Mr. Ouellet: Do you have objections to releasing it to the members of the committee?

Mr. Trotter: I do not believe the question is within my power. I would like to check. I have no objection, sir.

Le vice-président: Le président a pris note de cela et il se renseignera. Il fera les démarches nécessaires.

Mr. Ouellet: When was it submitted it to the department?

Mr. Trotter: Most recently, the report was submitted on March 9, I believe. I would have to check. It was late or delayed because of my own problems in completing it.

[Traduction]

précise que ce rapport a été rédigé en sept semaines à peine; je parle du premier qui expose les difficultés des expéditeurs captifs. Ce rapport vous a été distribué, et je suis sûr que vous et vos recherches voudrez le lire. Voilà tout, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Trotter. Vous avez raison de dire que votre mémoire et votre étude seront annexés au compte rendu du Comité. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Monsieur Trotter, qui a commandé l'étude?

M. Trotter: Celle que vous avez sous les yeux a été effectuée pour le compte de Transports Canada et a été demandée par le Bureau de la réforme des règlements économiques.

M. Ouellet: Vous avez parlé de celle-ci, mais y en a-t-il eu une autre commandée par Transports Canada?

M. Trotter: Oui, une autre qui a été commandée directement par le ministre, M. Mazankowski et qui remonte à mars 1986.

M. Ouellet: Mais vous avez mené d'autres études à part celle-ci, n'est-ce pas?

M. Trotter: Oui, pendant la période qui nous intéresse, j'ai mené une étude sur les répercussions du projet de loi C-18 sur la main-d'oeuvre et la main-d'oeuvre ferroviaire en particulier, et sur la main-d'oeuvre des expéditeurs dépendant du trafic ferroviaire. Cette étude a été effectuée pour le compte conjoint du Bureau de la réforme et des règlements économiques et de M. Miller, directeur général à Transports Canada.

M. Ouellet: Qu'est devenue cette étude?

M. Trotter: Je pense qu'elle est en train d'être traduite. La traduction n'est pas encore terminée parce que j'ai eu quelques difficultés moi-même à terminer le rapport à temps pour que la traduction puisse être terminée à cette date-ci.

M. Ouellet: Pourrions-nous en avoir la version anglaise? A l'une de nos séances de Comité, M. Nowlan nous a demandé si nous acceptions de recevoir des études, même si elles n'étaient pas toutes traduites. Nous avons évidemment accepté en précisant qu'il était souhaitable de distribuer ces études, tout en reconnaissant qu'il était difficile de faire traduire ces rapports qui étaient parfois volumineux. Toute étude que vous auriez faite sur la main-d'oeuvre ferroviaire me semble tout à fait pertinente. Nous aimerions bien sûr en avoir copie. L'avez-vous en main?

M. Trotter: Oui, je l'ai.

M. Ouellet: Avez-vous objection à la laisser aux membres du Comité?

M. Trotter: Ce n'est pas à moi de décider. Il me faudrait vérifier. Je n'ai pas d'objection, monsieur Ouellet.

The Vice-Chairman: The chairman has taken this under advisement. He will do whatever is necessary.

M. Ouellet: Quand a-t-elle été présentée au ministère?

M. Trotter: Très récemment; je pense que le rapport a été présenté le 9 mars dernier. Mais il me faut vérifier, car il est

[Text]

[Translation]

arrivé en retard à cause des difficultés que j'ai eues à le terminer à temps.

• 1850

Mr. Ouellet: All right. I think we would like to receive it, and certainly I would like to have Mr. Trotter come back. I would like to question him on the impact of Bill C-18 on railway labour forces at a later date, if possible. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. With the time frame we have on the committee, perhaps if Mr. Trotter cannot come back before the committee, he would leave you his phone number and you could get in direct contact with him.

Mr. Ouellet: No, I think—

The Vice-Chairman: No, I do not say that lightly, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: No, Mr. Chairman. I do not want to imply that a study commissioned by the department, which the department did not like, was not given to us. I do not know, but it looks rather peculiar that a study dealing with labour impact... We are glad there has been at least one, because so far all of the studies requested by the department have had nothing to do with labour forces, which I think is a very important element of the transportation system in Canada. We are glad to know that there is one. Certainly, sir, if you had been asked to do a study in this regard, we would like to see it. I am surprised that it has not been released to the members of the committee. I hope this is not because the statistics are so bad the Ministry does not want to release it.

The Vice-Chairman: I do not think so, Mr. Ouellet. I do not know, but I am not aware—

Mr. Ouellet: If you do not know, do not say anything.

The Vice-Chairman: I have not seen the study, but we are talking about two transportation bills, Bills C-18 and C-19. I recognize the fact, with the implications it has on labour—and the Chair will, either in the recognition of Mr. Gray or Mr. Nowlan, look into the matter and we hope that you will be happy with the results that come from it.

We will proceed with the questioning. I do not think it is Mr. Trotter's place to say whether he is commissioned to talk about how many toes are on the number of women, or men, in certain parts of the province. We have to go with the reports we have. We are dealing with Bills C-18 and C-19. Whatever reports every Minister has commissioned in his department... I am not sure how it works, but I will find out. We will get to the bottom of the matter, and the Chair will report back to you on it.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Trotter: Sir, could I add, just so the record is clear, that it was a study commissioned in respect of Bill C-18 and the impact of that bill on railway labour and the labour component of the shipping side of it—those who use the railways. It found

M. Ouellet: Très bien. J'aimerais qu'on nous l'envoie, et j'aimerais bien interroger à nouveau M. Trotter. J'aimerais qu'il puisse revenir nous parler des répercussions du projet de loi C-18 sur la main-d'oeuvre ferroviaire, si possible. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet. Etant donné l'échéancier très serré du Comité, M. Trotter ne pourra peut-être pas être convoqué à nouveau; mais s'il voulait bien nous laisser son numéro de téléphone, vous pourriez communiquer directement avec lui.

M. Ouellet: Non, je pense...

Le vice-président: Je suis sérieux, Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Non, monsieur le président. Je ne voudrais pas que l'on puisse croire qu'une étude commandée par le ministère nous a été refusée, tout simplement parce que celui-ci n'en aimait pas les résultats. Ce n'est peut-être pas le cas, mais il semblerait curieux de voir une étude sur la main-d'oeuvre... au moins pouvons-nous dire qu'il y en a eu une, parce que jusqu'à maintenant, toutes les études commandées par les ministères n'avaient rien à voir avec les forces qui s'exerçaient sur le marché du travail qui pourtant sont un des éléments les plus importants du système de transport canadien. Au moins avons-nous appris avec plaisir qu'il en existait une. Monsieur Trotter, puisqu'on vous a demandé une étude sur ce sujet, nous aimerions bien en voir les conclusions. Je suis très surpris que l'étude n'ait pas été soumise au Comité. J'espère que ce n'est pas tout simplement parce que le ministère ne voulait pas en rendre publiques les conclusions.

Le vice-président: Je ne le pense pas, monsieur Ouellet. Je n'en sais rien, mais, que je sache,...

M. Ouellet: Si vous n'en savez rien, ne dites rien.

Le vice-président: Je n'ai pas vu l'étude, mais nous parlons ici de deux projets de loi sur le transport, les projets de loi C-18 et C-19. Je sais très bien qu'ils auront une incidence sur la main-d'oeuvre. Votre président, soit M. Gray soit M. Nowlan, se renseignera, et j'espère que cela vous satisfera.

Passons maintenant aux questions. Ce n'est pas à M. Trotter de dire si on lui a commandé telle ou telle étude. Il nous faut nous fier au rapport que nous avons reçu. L'objet de notre étude, ce sont les projets de loi C-18 et C-19. Peu nous importe quelle autre étude le ministre a commandée... je ne sais pas très bien comment nous ferons, mais nous trouverons la réponse. Nous en aurons le coeur net, et votre président vous en rendra compte.

M. Ouellet: Merci.

M. Trotter: Puis-je corriger quelque chose? Il s'agissait d'une étude sur les répercussions que pourrait avoir le projet de loi C-18 sur la main-d'oeuvre ferroviaire et sur la main-d'oeuvre travaillant chez les expéditeurs se servant des chemins

[*Texte*]

that the numbers talked about by the railways are in the same order of magnitude, which is in the order of about 12,000 to 14,000 jobs to be lost in the period of 1985-1992, but that less than 2,000 of those jobs are likely to be due to deregulation. There is not—

Mr. Taylor (Bow River): Mr. Chairman, could we not wait until we get the report?

Mr. Trotter: I am sorry. I just wanted to assure that it had nothing to do with the department not liking the numbers or anything else. I was quite prepared to talk about those numbers to assure you of that, sir.

The Vice-Chairman: I am glad you mentioned that, Mr. Trotter, but we must not—

Mr. Ouellet: All right. If there are 14,000 jobs to be lost in the railway industry in the coming years, I think I would like to see this study as soon as possible.

The Vice-Chairman: In all due respect, this is what the railways told us when they came before us and what they will probably tell us again when we get to Montreal.

Mr. Ouellet: It has been confirmed now by Mr. Trotter, who did the study paid for by the Ministry.

The Vice-Chairman: But not in the economic regulatory report.

Mr. Ouellet: I do not know. I would like to see the study and to again have a chance to question Mr. Trotter.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not have any particular line of questioning for Mr. Trotter, but just to accentuate the point we have just been discussing... Our francophone colleagues were gracious enough to agree that even though the report had not been translated the committee would accept the English reports. I think the counter is true. If it were only in French, we would accept it until we got the English translation. If that report is not going to be made available for, say, tomorrow—this one in particular we are talking about or any others—because it is still being translated, then we are getting ourselves boxed in here. We are going to be in a situation where there will be no agreement, and in that case the committee should not even start its hearings until all reports commissioned by the government are available in both languages, which means we should not have started hearings yet. That report had better be made available for, say, tomorrow.

• 1855

The Vice-Chairman: The Chair has taken it under advisement, Mr. Benjamin, and the Chair will get back to you. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, can we ask questions about the reports we have received?

The Vice-Chairman: That would probably be very sage.

[*Traduction*]

de fer. L'étude concluait à la même chose que les chemins de fer, c'est-à-dire qu'entre 1985 et 1992, il y aurait quelque 12,000 à 14,000 emplois qui seraient perdus, mais que moins de 2,000 d'entre eux seraient perdus à cause de la déréglementation. Il ne s'agit pas...

M. Taylor (Bow River): Monsieur le président, ne pourrions-nous pas attendre d'avoir le rapport sous les yeux?

M. Trotter: Pardon, mais je voulais vous assurer que ce n'était pas parce que le ministère ne voulait pas voir les chiffres publiés. J'étais tout à fait disposé à vous citer les chiffres.

Le vice-président: Monsieur Trotter, merci de cette précision, mais nous ne devons pas...

M. Ouellet: Très bien. Mais si les chemins de fer doivent perdre 14,000 emplois dans les années à venir, j'aimerais bien voir cette étude le plus rapidement possible.

Le vice-président: Sans vouloir vous offenser, les chemins de fer nous ont dit la même chose lorsqu'ils ont comparu, et nous le rediront sans doute encore à Montréal.

M. Ouellet: M. Trotter vient de nous confirmer qui a mené l'étude commandée par le ministère.

Le vice-président: Mais ce n'est pas dans le rapport sur la réforme des règlements.

M. Ouellet: Je n'en sais rien. J'aimerais bien voir l'étude et pouvoir interroger à nouveau M. Trotter.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai rien de particulier à demander à M. Trotter, mais je voudrais reprendre ce qui vient d'être dit... nos collègues francophones ont gracieusement accepté de recevoir les rapports en anglais, même s'ils n'avaient pas été encore traduits. L'inverse est également vrai. Si les rapports ne devaient être qu'en français, nous les accepterions jusqu'à ce que la traduction en anglais soit terminée. Si le rapport qui nous intéresse—ou n'importe quel autre—ne peut nous être distribué demain parce qu'il est encore à la traduction, nous nous retrouvons dans une impasse. Autrement dit, aucune entente ne pourrait être conclue, et il faudrait que le Comité attende que tous les rapports commandés par le gouvernement soient disponibles dans les deux langues officielles. Ce qui veut dire que nous n'aurions jamais dû commencer nos audiences. Je pense qu'on devrait nous envoyer ce rapport dès demain.

Le vice-président: Le président en a pris note, monsieur Benjamin, et ne vous oubliera pas. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Monsieur le président, pouvons-nous poser des questions sur les rapports que nous avons reçus?

Le vice-président: Ce serait probablement une bonne idée.

[Text]

Mr. Clifford: I have been interested, Mr. Trotter, in trying to determine what method U.S. railroads use to set their prices. Do you know what the basis for their cost pricing is?

Mr. Trotter: I think in the main that prices are set in relation to the marketplace for the product which is moving, having regard for the costs of the railways, such that the railways are concerned with covering their variable costs.

Mr. Clifford: Is there anything beyond the variable costs? Do they allow some mark-up, if you will?

Mr. Trotter: Certainly they attempt to get as much mark-up as they can out of every particular movement, out of every product.

Mr. Clifford: Are all U.S. railroads like this, to your knowledge?

Mr. Trotter: I think it is a common practice in virtually any business enterprise to price products that way where there is pricing flexibility.

Mr. Clifford: So to your knowledge, there are not any Canadian or U.S. railroads that base their prices on fixed costs?

Mr. Trotter: Fixed costs on an individual price or an individual movement basis have no place in the price-setting itself for that particular move. Overall, it is an issue in terms of covering that fixed cost to ensure the viability of the company, but movement by movement it is not an issue.

Mr. Clifford: We have heard it from the railroads and obviously we are probably going to hear it again next week. From CP we have heard that they are estimating losses in the range of \$150 million to \$250 million. CN, I believe, is \$1.2 billion, but that was over five years—

Mr. Taylor (Bow River): It was the other way around.

Mr. Clifford: It was not five years?

Mr. Taylor (Bow River): It was CP that had the \$1.2 billion.

Mr. Clifford: But when you total those up, it looks to me like about half a billion dollars in a given year of losses. Now, do you really believe that?

Mr. Trotter: Well, I believe they said it. They may have arrived at the number with a whole different series of assumptions and set of procedures that make the number perfectly valid for a different set of circumstances from what I was looking at, but I think if they were to do the analysis the way I did, they would come up with a number more in order of \$100 million; that is, their number is far too large.

Mr. Clifford: What about one area of their losses—and you have looked at how they have arrived at it—what about transborder traffic due to competitive access? What about the losses they talk about in this area?

Mr. Trotter: I am sorry, I do not quite understand the question. You mean, do I think the number there is also too large?

[Translation]

M. Clifford: Monsieur Trotter, j'aimerais savoir comment les chemins de fer américains établissent leurs prix. Savez-vous sur quoi ils se basent?

M. Trotter: Les prix sont établis dans l'ensemble en fonction de l'offre et de la demande; bien entendu, il faut qu'ils couvrent au moins les frais des compagnies de chemins de fer qui ne veulent pas y être de leur poche.

M. Clifford: C'est tout ce qu'elles exigent? Il n'est pas question d'un petit bénéfice?

M. Trotter: Certainement. Ces compagnies essaient d'avoir autant de bénéfices que possible pour chaque produit.

M. Clifford: Est-ce que c'est le cas pour toutes les compagnies de chemins de fer américaines à votre connaissance?

M. Trotter: Je pense que c'est le cas pour n'importe quelle entreprise qui établit ses prix lorsqu'elle en a la latitude.

M. Clifford: A votre connaissance, aucune société ferroviaire canadienne ou américaine ne calcule ses prix en fonction des coûts fixes?

M. Trotter: Le tarif établi pour un parcours donné n'a rien à voir avec les coûts fixes du parcours en question. Dans l'ensemble, il faut que la compagnie puisse au moins couvrir ses coûts fixes pour rester en activité, mais les trajets individuels parcourus n'entrent pas en ligne de compte.

M. Clifford: C'est ce que nous ont dit les chemins de fer et c'est probablement ce que nos témoins nous diront encore la semaine prochaine. Le CP nous a dit que les pertes de leur compagnie se chiffraient de 150 à 250 millions de dollars. Pour le CN, je pense que le chiffre est de 1,2 milliard, mais cela porte sur cinq ans...

M. Taylor (Bow River): C'est l'inverse.

M. Clifford: Ce n'est pas cinq ans?

M. Taylor (Bow River): C'est le CP qui a prévu 1,2 milliard de pertes.

M. Clifford: Si vous faites le total des deux, cela fait bon an mal an, un demi milliard de dollars de pertes par année. Vous y croyez, vous?

M. Trotter: Je crois que c'est ce que ces compagnies ont dit. Elles sont peut-être parties d'hypothèses différentes et ont suivi un cheminement différent et leur chiffre correspond peut-être parfaitement à un ensemble donné de circonstances qui n'est pas celui que j'envisage. Je pense toutefois que si elles avaient procédé à la même analyse que moi, le chiffre aurait été plus ou moins de 100 millions de dollars; autrement dit, les pertes estimées sont beaucoup trop grandes.

M. Clifford: Vous avez vu comment ces sociétés sont arrivées à ce total. Mais qu'en est-il des pertes imputables à la concurrence qui nous vient du Sud grâce à l'accès concurrentiel?

M. Trotter: Désolé, je n'ai pas saisi votre question. Vous voulez dire, est-ce qu'à mon avis, ces pertes sont trop importantes?

[Texte]

Mr. Clifford: Yes.

Mr. Trotter: I do not recall the specific number for the transborder component. I think transborder is an issue in terms of competitive access and in terms of revenue loss, and I think this has shown up in all of the studies.

Mr. Clifford: Okay, but you do not want to comment about the relative magnitude of their losses. Do I read it is difficult for you to comment on the comparative value of their losses?

Mr. Trotter: I do not know what their loss number looks like in comparison to all of the components that make it up. I say that transborder is important and I think in my report I indicate that for CP, it is far more important than it is for CN.

I notice that in Mr. Edsforth's report, for example, he has two components of the loss. In the one case, he shows traffic absolutely lost to the Americans—that is, it disappears off the Canadian roads—and then within the component of the lost revenue, he has also Canadian traffic retained at lower rates because of that U.S. competition. So as I say, it is hard to compare one number against another unless you know the exact basis.

• 1900

Mr. Clifford: I am sure we are going to need more of that next week. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Clifford. Perhaps, Mr. Trotter, in closing, with the competitive line rates, do you think the Canadian railways will lose traffic, or will they be able to haul their own in a competitive atmosphere?

Mr. Trotter: I have said in the reports that there will definitely be an impact on revenue, that is, there will be a loss of revenue, and this will arise from two things. One is carrying the same traffic at lower rates and losing some traffic potentially to U.S. roads, but at the same time we will also gain traffic from greater volume of product moving because of lower transportation rates.

I did not do any sufficiently detailed analysis to be able to answer the question of what the net looks like, but I am convinced there will be a significant growth in traffic, several percentage points in the order of . . . 5% would not be out of the question; 10% I do not know.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Trotter, for having appeared before us. You are now part of the record. We thank you for your testimony.

We are now adjourned until 8 a.m. Monday in St. John's, Newfoundland.

[Traduction]

M. Clifford: En effet.

M. Trotter: Je ne me souviens pas du chiffre des pertes imputables à la concurrence américaine. Je pense que les chiffres se retrouvent dans toutes les études qui ont été faites et les pertes sont calculées en fonction de l'accès concurrentiel et en termes de manque à gagner.

M. Clifford: Vous ne m'avez toujours pas dit ce que vous pensiez de l'importance relative de ces pertes. Est-ce que ce genre de comparaison est difficile à faire?

M. Trotter: Je ne sais pas quel pourcentage de ces pertes peut être attribué à un motif plutôt qu'à un autre. Je sais que la concurrence américaine est importante, et je pense que dans mon rapport, j'ai mentionné que c'était un facteur beaucoup plus important pour le CP que pour le CN.

Par exemple, j'ai constaté que le rapport de M. Edsforth présente deux éléments de pertes. Dans un cas, il s'agit de trafic gagné par les Américains—c'est-à-dire du trafic disparu des routes canadiennes—et quand il calcule les pertes de revenus, il tient compte également des marchés que les Canadiens ont conservés mais à plus bas tarifs à cause de la concurrence américaine. Il est donc difficile de comparer ces deux chiffres quand on ne sait pas exactement sur quoi ils sont basés.

M. Clifford: Nous devons certainement revenir là-dessus la semaine prochaine. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Clifford. Pour terminer sur les prix de lignes concurrentiels, monsieur Trotter, à votre avis, les chemins de fer canadiens vont-ils perdre certains marchés ou seront-ils en mesure de faire face à la compétition?

M. Trotter: J'ai lu dans les rapports qu'il y aurait certainement un impact sur leur revenu, c'est-à-dire que leurs recettes diminueraient et ceci tient à deux choses. D'une part, elles vont conserver le même marché mais à un tarif moindre et risquent même de perdre certains marchés au profit des Américains mais, parallèlement, nous allons accroître notre volume de marchandises transportées parce que les prix seront plus bas.

Je n'ai pas fait d'analyse suffisamment détaillée pour vous dire quel sera le résultat net, mais je suis convaincu que cela se traduira par une croissance importante du trafic, peut-être même de 5 p. 100, sinon de 10 qui sait?

Le vice-président: Merci bien, monsieur Trotter, d'avoir comparu devant nous. Votre témoignage est désormais officiel.

Nous reprendrons nos travaux lundi à 8 heures, à Saint-Jean-de-Terre-Neuve.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Labour Congress:

Nancy Riche, Executive Vice-President;
Val Bourgeois, General Vice-President of the International
Association of Machinists;
Michael Lynk, Executive Assistant.

From Travacon Research Limited:

John F. Edsforth, President.

TÉMOINS

Du Congrès du travail du Canada:

Nancy Riche, vice-présidente exécutive;
Val Bourgeois, vice-président général de l'Association
internationale des machinistes;
Michael Lynk, adjoint exécutif.

De Travacon Research Limited:

John F. Edsforth, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Monday, March 30, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 26

Le lundi 30 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport
by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 30, 1987
(42)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:05 o'clock a.m. this day, in St. John's, Newfoundland, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Acting Members present: R. Layton for R. Belsher; B. Tobin for F. Robichaud.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From the Government of Newfoundland and Labrador: The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation. *From the Harmon Corporation of Stephenville:* James Cochrane, Chairman; Brian Wentzell, Barrister & Solicitor. *From the Brotherhood of Railway Carmen:* Joe Carter, Local Chairman, Lodge 669; Fred Chancy, Past President and Local Chairman. *From the Railway Labour Association:* Victor Wiseman, Chairman. *From the St. John's District Labour Council:* Judy Vanda, President; Sandra Perry, Vice-President. *From the Town of Happy Valley—Goose Bay, Labrador:* Hank Shouse, Mayor.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (*See Minutes of Proceedings of Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 & 19.

The Honourable Ron Dawe made a statement and answered questions.

Brian Wentzell, of the Harmon Corporation of Stephenville, made a statement and with James Cochrane answered questions.

Joe Carter, of the Brotherhood of Railway Carmen, made a statement and with Fred Chancy, answered questions.

Victor Wiseman, of the Canadian Railway Labour Association, made a statement and answered questions.

The representatives of the St. John's District and Labour Council made a statement and answered questions.

Hank Shouse, Mayor of the Town of Happy Valley—Goose Bay, made a statement and answered questions.

At 11:24 o'clock a.m., the Committee adjourned till later this day.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 30 MARS 1987
(42)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 8 h 05, à Saint-Jean-de-Terre-Neuve, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: R. Layton remplace R. Belsher; B. Tobin remplace F. Robichaud.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: Du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador: L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports. *De Harmon Corporation of Stephenville:* James Cochrane, président; maître Brian Wentzell, avocat. *De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer:* Joe Carter, président local, loge 669; Fred Chancy, ancien président et président local. *De la Railway Labour Association:* Victor Wiseman, président. *Du Conseil du travail du district de Saint-Jean-de-Terre-Neuve:* Judy Vanda, présidente; Sandra Perry, vice-présidente. *De la municipalité de Happy Valley—Goose Bay (Labrador):* Hank Shouse, maire.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

L'honorable Ron Dawe fait une déclaration et répond aux questions.

Brian Wentzell, de *Harmon Corporation of Stephenville*, fait une déclaration, puis lui-même et James Cochrane répondent aux questions.

Joe Carter, de *La Fraternité des wagonniers de chemins de fer*, fait une déclaration, puis lui-même et Fred Chancy répondent aux questions.

Victor Wiseman, de la *Railway Labour Association*, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants du *Conseil du travail du district de Saint-Jean-de-Terre-Neuve* font une déclaration et répondent aux questions.

Hank Shouse, maire de la municipalité de Happy Valley—Goose Bay, fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 24, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

AFTERNOON SITTING

(43)

The Standing Committee on Transport met at 1:38 o'clock p.m. this day, in St. John's, Newfoundland, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Acting Members present: Robert E.J. Layton for R. Belsher; B. Tobin for R. Robichaud.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Committee Research Officer.

Witnesses: From the Atlantic Containers Express: Gilles Champagne, President; Marshall E. Rothstein, Barrister and Solicitor. *From the Canadian Manufacturers Association—Newfoundland:* Sirje Weldon, Legislative Affairs Officer; Burford Ploughman, Branch Administrator; Gerry Smith, Chairman of the Newfoundland Branch. *From the Newfoundland and Labrador Federation of Labour:* W.A. Parsons, President; Anne Power, Vice-President. *From the Deer Lake Chamber of Commerce:* Dr. A.M. Bloom, Chairman. *From the Atlantic Provinces Trucking Association:* John Summers, Newfoundland Vice-President; Terry W. Ivany, Vice-President—Maritime Provinces.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Gilles Champagne, of the Atlantic Containers Express made a statement and with Marshall E. Rothstein, answered questions.

Sirje Weldon made a statement and with the other witnesses of the Canadian Manufacturers Association, answered questions.

W.A. Parsons, of the Newfoundland & Labrador Federation of Labour made a statement and answered questions.

Les Benjamin raised a point of order.

Iain Angus moved,—That Professor Frederick Thayer be invited and scheduled to appear in Montreal, on April 2nd or 3rd.

After discussion, the question being put on the motion, it was negatived by a show of hands, as follows: Yeas: 2; Nays: 4. Abstentions: 4.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(43)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 13 h 38, à Saint-Jean-de-Terre-Neuve, sous la présidence de Partick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Robert E.J. Layton remplace R. Belsher; B. Tobin remplace F. Robichaud.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De la Société de Transport Maritime ACE Inc.: Gilles Champagne, président; maître Marshall E. Rothstein, avocat. *De l'Association des manufacturiers canadiens:* Sirje Weldon, agent des affaires législatives; Burford Ploughman, administrateur de division; Gerry Smith, président de la division de Terre-Neuve. *De La Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador:* W.A. Parsons, président; Anne Power, vice-présidente. *(De la Chambre de Commerce de Deer Lake:* Docteur A.M. Bloom, président. *De Atlantic Provinces Trucking Association:* John Summers, vice-président, Terre-Neuve; Terry W. Ivany, vice-président, provinces Maritimes.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Gilles Champagne, de *La Société de Transport Maritime ACE Inc.*, fait une déclaration, puis lui-même et Me Marshall E. Rothstein répondent aux questions.

Sirje Weldon fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de *l'Association des manufacturiers canadiens* répondent aux questions.

W.A. Parsons, de *La Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador*, fait une déclaration et répond aux questions.

Les Benjamin fait une intervention fondée sur le Règlement.

Iain Angus propose,—Que le professeur Frederick Thayer soit invité à comparaître à Montréal, le 2 ou 3 avril.

Après discussion, la motion est mise aux voix et rejetée par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4; Abstentions: 4.

Robert Layton moved,—That the Union of Airline Workers—Local 304 be invited and scheduled to appear on Friday morning, April 3rd, in Montreal.

After discussion, the question being put on the motion, it was carried by a show of hands, as follows: Yeas: 5; Nays: 0; Abstentions: 3.

A.M. Bloom, of the Deer Lake Chamber of Commerce made a statement and answered questions.

John Summers, of the Atlantic Provinces Trucking Association, made a statement and answered questions.

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of the Committee

Robert Layton propose,—Que des représentants de *Union of Airline Workers—Section locale 304* soient invités à comparaître le vendredi matin 3 avril, à Montréal.

Après discussion la motion est mise aux voix et adoptée par vote à main levée: Pour: 5; Contre: 0; Abstentions: 3.

A.M. Bloom, de la *Chambre de Commerce de Deer Lake*, fait une déclaration et répond aux questions.

John Summers, de *Atlantic Provinces Trucking Association*, fait une déclaration et répond aux questions.

A 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, March 30, 1987

• 0800

The Chairman: Order. I welcome the Minister of Transport, the Honourable Mr. Dawe.

Hon. Ron Dawe (Minister of Transport, Government of Newfoundland and Labrador): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We have a brief that has been circulated to members, Mr. Minister. Perhaps you would like to give us an overview, and then bring us up to date as to what else has been going on in the world of transport, from your perspective.

Mr. Dawe: First of all, I would like to thank you for coming to Newfoundland. The last time, if you remember, when we met in Halifax a little over a year ago, I expressed some disappointment that the committee had not come all the way to the far east, and I am very appreciative of the fact that this time around you have decided to do that.

I guess the main thrust of the brief we put forward when I met with you last—and we have continued to do so, of course, and other Ministers and the First Ministers have done so as well—is the necessity to have protected in the proposed legislation the identifying of the regional disparities and the economic disparities of the country in any national legislation that goes forward, and perhaps more particularly in transportation.

I am encouraged by the objectives of the bills, which are to place safety as a first priority, to encourage more competition, to reduce economic regulation, and to place a greater reliance on market forces within the transportation sector. Having said that, I have to impress on you the fact that Canada is not a homogeneous country. Certain parts of the country are highly industrialized, have growing economies, and possess the necessary infrastructure upon which they can build. On the other hand, other parts of Canada have not shared in this wealth. They have struggling economies, are removed from markets, have substandard services and infrastructure, and do not have the fiscal resources with which to initiate their own policies and programs. In other words, there are large economic disparity gaps between the provinces which comprise this nation. Therefore any new transportation policy that is adopted must first recognize that this is a fact and that overall national objectives, while necessary, must be flexible enough to take local economies and conditions into consideration.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 30 mars 1987

Le président: La séance est ouverte. Je vais commencer par souhaiter la bienvenue à l'honorable M. Dawe, ministre des Transports.

L'honorable Ron Dawe (ministre des Transports de Terre-Neuve et du Labrador): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur le ministre, les membres du Comité ont déjà reçu le texte de votre exposé. Je vous invite maintenant à nous en décrire les faits saillants. Vous pourriez peut-être également nous mettre au parfum des derniers événements survenus dans le monde des transports au niveau de votre province.

M. Dawe: Je tiens à commencer par vous remercier d'être venus ici, à Terre-Neuve. Notre dernière réunion remonte à un an, à Halifax. Vous vous souvenez peut-être que je vous avais fait part à ce moment-là de ma vive déception quant à votre décision de ne pas vous rendre aussi loin dans l'est. Je vous remercie d'autant plus chaleureusement de votre visite ici aujourd'hui.

Nous allons encore une fois traiter dans notre exposé d'un sujet qui nous tient grandement à coeur. C'est une question que j'ai d'ailleurs abordée avec vous lors de notre dernière rencontre et qui a fait l'objet de discussions entre les ministres compétents et les premiers ministres. Nous attachons en effet la plus grande priorité à l'opportunité de conserver dans tout projet de loi éventuel la notion de disparités régionales et économiques, surtout, bien entendu, dans le contexte des transports.

Je dois dire que j'appuie entièrement les objectifs énoncés dans ces projets de loi, à savoir, l'opportunité d'accorder la première priorité à la sécurité, d'encourager la concurrence, d'assouplir les règlements économiques et de laisser jouer un peu plus les forces du marché dans le domaine des transports. Mais cela dit, il ne faut surtout pas oublier que le Canada est loin d'être un pays homogène. Certaines régions sont en effet très industrialisées, jouissent d'une économie en pleine croissance, ainsi que de l'infrastructure nécessaire à leur expansion. Il existe cependant d'autres régions entièrement dénuées de ce genre de ressources. Ces régions ont une économie fragile, elles sont situées loin des marchés et jouissent d'une qualité de services et d'infrastructures qui se situe bien au-dessous de la moyenne. Qui plus est, ces régions ne bénéficient pas des ressources fiscales nécessaires pour lancer leurs propres politiques et programmes. En d'autres termes, il existe au Canada, entre les provinces, des disparités économiques considérables. C'est pourquoi, selon nous, il est essentiel de commencer par reconnaître cet état de choses avant d'adopter quelque nouvelle politique que ce soit en matière de transport. En outre, il faudra donner

[Texte]

These regional economic disparities in Canada are persistent. They are deep-rooted and chronic. They pose a major problem to the overall development of the nation and the well-being of Canadians. It has long been recognized that special policies and programs are needed to address these disparities and this is recognized in the Canadian Constitution. It states in part:

• 0805

Parliament and the legislatures, together with the Government of Canada and the provincial governments, are committed to

- (a) promoting equal opportunities for the well-being of Canadians,
- (b) furthering economic development to reduce disparity and opportunities, and
- (c) providing essential public services of reasonable quality to all Canadians.

I feel, Mr. Chairman, that the inclusion of this statement in the Canadian constitution of 1981 reflects the growing importance of regional development as an element of public policy in Canada. Also, in the more recent past, considerable attention has been paid to this ongoing issue. The Prime Minister, for instance, stated publicly that disparities existing in Canada are a disgrace and have to be addressed, and this was reiterated in the most recent federal Speech from the Throne.

Regional Economic Development Ministers, in their Intergovernmental Position Paper on Regional Economic Development, have indicated that one of the biggest problems in addressing the issue of disparities is that most national programs do not take regional development considerations into account before they are implemented. The provinces and regions are told to fit into the national programs, whether they are appropriate to the regions or not.

Regional Development Ministers feel that regional development has to be a concern of every department and agency within both orders of government and they summarize this position in the following principle:

All major national policies should be judged, in part, in terms of their regional impact. And, so far as is possible, those policies should reinforce the goal of fair and balanced regional development.

With particular reference to transportation, Regional Economic Development Ministers stated that we must

[Traduction]

suffisamment de souplesse aux objectifs nationaux qui seront arrêtés pour tenir compte de la conjoncture régionale.

Les disparités économiques entre les diverses régions du Canada sont bien ancrées et ne varient à peu près pas. Elles constituent donc un obstacle majeur au développement global du pays et au bien-être des Canadiens. Cela fait déjà bien longtemps que l'on reconnaît la nécessité d'appliquer des politiques et des programmes spéciaux pour faire face à ces disparités. La constitution y fait d'ailleurs allusion. En effet, on y trouve ceci:

... le Parlement et les législatures, ainsi que les gouvernements fédéral et provinciaux, s'engagent à:

- a) promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens dans la recherche de leur bien-être;
- b) favoriser le développement économique pour réduire l'inégalité des chances, et
- c) fournir à tous les Canadiens, à un niveau de qualité acceptable, les services publics essentiels.

Il me semble assez évident, monsieur le président, que la décision du gouvernement d'enchâsser cette disposition dans la constitution de 1981 traduisait bien la grande priorité qu'il accordait au développement régional dans le contexte de sa politique publique. Et cette question retient de plus en plus l'attention. En effet, le premier ministre a déclaré que l'existence de ces disparités au Canada constituait une véritable disgrâce et qu'il fallait remédier à ce problème. Le dernier discours du trône du gouvernement fédéral y faisait d'ailleurs allusion.

Les ministres responsables du Développement économique régional ont déclaré, dans leur énoncé intergouvernemental sur le développement économique régional, que l'un des plus gros problèmes auxquels ils ont à faire face pour ce qui est d'essayer de remédier au problème des disparités est le fait que la majorité des programmes nationaux ne tiennent aucun compte des facteurs de développement régional. Les provinces et les régions n'ont qu'à se conformer à ces programmes nationaux, qu'ils soient bien adaptés ou non à leur situation.

Les ministres responsables du Développement économique régional estiment que leur domaine de compétence relève de la responsabilité de tous les ministères et organismes des deux paliers de gouvernement. Voici comment ils définissent leur position dans l'énoncé de principe suivant:

Toute politique nationale d'importance majeure devrait être évaluée, en partie, en fonction de son impact au niveau régional. Dans la mesure du possible, ces politiques devraient appuyer l'objectif voulant que le développement régional soit juste et bien équilibré.

Ces ministres ont déclaré en outre qu'il était essentiel que nous mettions au point une politique du transport qui

[Text]

develop a transportation policy that recognizes geographical and locational difficulties. Following on from this and in regard to the new National Transportation Act, all premiers at their annual conference held in 1985 adopted the following resolution regarding the new act:

Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all governments, we the provincial premiers, call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new National Transportation Act, in addition to the objective of commercial viability, the following:

1. Transportation is recognized as a key to regional economic development; and
2. Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

I note, Mr. Chairman, as I am sure you have, the new bill contains part one of that resolution but it does not include part two. The fact that only part one of that resolution has been incorporated into the current legislation gives cause for some considerable concern simply because it is a statement which does not guarantee any action to address the economic problems of the disadvantaged provinces in relationship to transportation. It was the second part of that resolution that was more action-oriented and we would propose that it be incorporated in the new act. Otherwise, struggling regions have no protection within the competitive environment in which this act is framed.

Consistent with the commitment to regional development and the need to protect struggling provinces in their attempts to narrow economic disparity gaps between themselves and national averages and standards, there are a number of measures which can and should be taken within the umbrella of this new National Transportation Act. I would like to turn to these items with which we have some concern and indicate to you what action could be taken to protect the interests of disadvantaged provinces.

It is the view of Newfoundland that the new national transportation agency, which will come into existence with the enactment of the legislation, should have regional offices which are vested with broad decision-making powers in order that local and regional problems can be resolved expeditiously. Because of Newfoundland's marine environment and marine-oriented economy which includes, inter alia, the management and the operation of the gulf and coastal services, the complexity of the intra-provincial and inter-provincial ferry services, the direct water services, because also of the need to monitor closely the performance of the Newfoundland Railway and further because of the large number of aviation facilities in Newfoundland and Labrador, it is essential that the new agency locate one of its regional offices in Newfoundland.

[Translation]

reconnait les problèmes et les difficultés d'ordre géographique. En outre, les premiers ministres se sont unis pour adopter la résolution suivante concernant la nouvelle Loi nationale sur les transports lors de leur conférence annuelle de 1985:

Attendu que tous les gouvernements attachent la même importance au développement économique régional, nous, les premiers ministres des provinces, invitons le gouvernement du Canada à ajouter dans son nouveau projet de Loi nationale sur les transports, en plus de l'objectif de la viabilité commerciale, l'objectif suivant:

1. Le transport est reconnu comme étant un instrument clé du développement économique régional; et
2. Il convient d'établir un bon équilibre entre la rentabilité commerciale des réseaux de transport et les objectifs de développement économique, de manière à favoriser la réalisation du potentiel économique de chaque région.

Monsieur le président, vous avez dû constater comme moi que le nouveau projet de loi contient la première partie de cette résolution, mais non pas la seconde. Ce qui nous préoccupe le plus, c'est surtout l'absence d'une garantie d'intervention au niveau des problèmes économiques des provinces les plus défavorisées dans le domaine des transports. En fait, c'est la seconde partie de cette résolution qui permettait d'espérer une intervention, et c'est pourquoi nous recommandons qu'elle soit réintégrée de manière à protéger les régions en difficulté dans le contexte concurrentiel sur lequel se fonde ce projet de loi.

Cette nouvelle Loi nationale sur les transports pourrait très bien prévoir toute une série de mesures qui traduiraient notre engagement dans le secteur du développement régional et aideraient les provinces plus défavorisées dans leurs efforts pour atteindre la moyenne nationale. Je vais maintenant vous décrire nos grands sujets de préoccupation et vous proposer des solutions pour les provinces défavorisées.

Nous sommes d'avis ici, à Terre-Neuve, que le nouvel office national des transports qui verra le jour dès que cette loi sera mise en vigueur devrait avoir des bureaux régionaux habilités à prendre des décisions qui permettraient le règlement rapide et efficace de problèmes locaux et régionaux. Terre-Neuve est une province maritime, tant sur le plan de l'économie que de la géographie. Les transports dans notre province sont donc fort complexes. Il faut en effet penser à la gestion et à la bonne marche des services de transport dans le golfe et sur les côtes, à la complexité des services de traversiers intra et interprovinciaux, aux services maritimes directs, à la nécessité de contrôler très étroitement le rendement des chemins de fer, sans oublier les installations pour le transport par avion à Terre-Neuve et au Labrador. C'est

[Texte]

In the area of mediation and arbitration, the province generally agreed that the proposed new provision would appear to be a much easier method of solving disputes.

The province holds the view that the powers granted to the Governor in Council to vary or rescind decisions or orders under clause 64, Review and Appeals, appear to be too grand. The province believes that consultation must take place whenever any decision affecting the provincial transportation system is reviewed. The consultation process should be enshrined in the legislation.

Under Part II, Air Transportation, the province believes that the legislation must include a definition to describe essential domestic service and that the designated area must be expanded to include those remote and isolated communities which on a year-round or seasonal basis are not now part of the designated area.

• 0810

The province also holds the view that there should be a formal federal-provincial consultative mechanism established for the purpose of developing mutually beneficial positions in regard to bilateral air agreements and/or transborder air services which impact upon the province.

Under Part III, Railway Transportation, the province holds the view that confidential contracts would have to be monitored closely by the new agency. Confidential contracts should not be the means whereby compensatory rates are circumvented if competition exists. Neither should confidential contracts allow large national companies to secure a favourable freight rate which could severely damage the continued existence of small local or regional companies.

In our response to the *Freedom to Move* document we maintained that not only should the Newfoundland Railway not be subject to section 276 of the Railway Act but that any setting of compensatory rates be done in accordance with subsection 32(2) of the Terms of Union. This subsection states that:

for the purpose of railway rate regulations. . . the Island of Newfoundland will be included in the Maritime Region of Canada. . .

This would require that certain tariffs to and from Newfoundland be replaced with tariffs based on the rate structure in effect on the movement of traffic to and from the Maritime Provinces. This long-standing interpretation

[Traduction]

pourquoi nous estimons essentiel que ce nouvel organisme ouvre un bureau régional à Terre-Neuve.

Pour ce qui est de la médiation et de l'arbitrage, nous sommes essentiellement d'accord quant au système envisagé, qui faciliterait, selon nous, le règlement de certains conflits.

Nous estimons que les pouvoirs accordés au gouverneur général en conseil pour ce qui est de modifier ou de supprimer certaines décisions ou certains décrets en vertu de l'article 64, qui porte sur la révision et les appels, sont beaucoup trop vastes. Nous estimons en effet qu'il est essentiel qu'il y ait des consultations avant que l'on ne passe en revue quelque décision que ce soit qui concerne le réseau de transport provincial. Nous allons même jusqu'à dire qu'il conviendrait que la loi comprenne une disposition qui prévoie un processus de consultation.

En outre, nous estimons que la loi devrait inclure, à la partie II, dans la section sur les transports aériens, une définition du service intérieur essentiel et une disposition exigeant l'élargissement des régions désignées, de manière à inclure les collectivités éloignées et isolées qui ne sont pas maintenant désignées sur une base annuelle ou saisonnière.

Mon gouvernement estime également qu'un mécanisme officiel de consultation fédéral-provincial devrait être établi dans le but d'élaborer des ententes de transport aérien bilatérales et des services de transport transfrontaliers ayant une incidence sur la province qui soient mutuellement avantageux.

Quant à la partie III du projet de loi, celle qui traite du transport ferroviaire, mon gouvernement estime que les contrats confidentiels devront être suivis de près par le nouvel office. Les contrats confidentiels ne devraient pas servir à contourner les tarifs compensatoires s'il y a concurrence. Ces contrats confidentiels ne devraient pas non plus permettre aux grosses entreprises nationales de négocier des tarifs de transport libéraux qui pourraient sérieusement entraver l'exploitation des petites entreprises locales ou régionales.

Dans la réponse que nous avons donnée au document *Aller sans entraves*, nous avons dit que les chemins de fer de Terre-Neuve devraient non seulement ne pas être assujettis à l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, mais que tout tarif compensatoire devrait être fixé conformément au paragraphe 32(2) des conditions de l'union, qui dit ceci:

Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada. . .

Ainsi, les tarifs de transport à Terre-Neuve devraient être remplacés par les tarifs de transport en vigueur dans les provinces Maritimes. Cette interprétation de longue date des règlements ferroviaires qui s'appliquent à la

[Text]

of the railway rate regulation for the province should, therefore, be included in the new National Transportation Act.

A further concern to the province is the determination of an explicit classification which defines the Newfoundland Railway system. There is a requirement for the new National Transportation Agency to consider the characteristics of the railway and decide if the rail network qualifies as part of the main line network or whether it possesses some other description. This issue must be clarified prior to the railway industry embarking upon a sweeping restructuring program which has as its objective the elimination of marginally viable and/or light-density rail lines.

The Government of Newfoundland and Labrador has a long-standing commitment to the Newfoundland Railway and its continued existence. The government views the retention and maintenance of the Newfoundland Railway as being very important for the economic well-being of the province and would expect that under the new legislation the carrier in question would receive compensation for the services that it is required to provide as an imposed public duty.

Finally, with regard to my comments concerning Bill C-19, they are very brief but I would like perhaps to expand from the prepared text as a result of a meeting held last week in Ottawa with all the transportation ministers and the federal Minister of Transport concerning Bill C-19 and its implementation. What we have decided to do I think is an example of the kind of federal-provincial consultation that I talk about in other aspects concerning Bill C-18. I think, in order to attain adequate national direction with regard to transportation and any other issue, it is important that this consultation process be part of any legislation and be part of any ongoing proposed changes that occur.

Generally, with regard to Bill C-19, the Motor Vehicle Transportation Act, the Government of Newfoundland and Labrador is quite prepared to honour the commitment given when we became a signatory to the memorandum of understanding agreeing to economic regulatory reform of the extraprovincial carrier industry.

Nevertheless—and this was in anticipation that some of the provinces may in fact wish to alter somewhat from that memorandum of understanding—we are quite prepared to be flexible in the implementation of the reform package or variation thereof if such action will aid in achieving a national compatible program.

It is mandatory that the highest standards of safety be maintained and that the enforcement of these standards and the liberalization of the economic regulatory burden proceed in parallel. I think as all Canadians, we are concerned that some of the situations that arose in the United States would also potentially arise in Canada if, hand in hand with the regulatory reform, we did not at the same time have a set national program that would ensure that the safety of the industry and the safety of

[Translation]

province devrait, par conséquent, figurer dans la nouvelle Loi nationale sur les transports.

La classification particulière donnée au réseau ferroviaire de Terre-Neuve inquiète également mon gouvernement. Le nouvel office national des transports doit examiner les traits caractéristiques du chemin de fer et juger si le réseau ferroviaire fait partie du réseau principal ou s'il fait partie d'une autre catégorie. Ce problème doit être aplani avant que l'industrie ferroviaire ne procède à un vaste programme de restructuration dont l'objectif est la suppression des lignes ferroviaires peu utilisées ou peu rentables.

Le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador tient à conserver son réseau ferroviaire. Le gouvernement estime que le réseau ferroviaire de Terre-Neuve est essentiel à son bien-être économique et espère que la nouvelle législation indemniserait le transporteur en question des services qu'il sera tenu d'offrir dans l'intérêt du public.

Enfin, les quelques observations que j'ai à faire à propos du projet de loi C-19 sont très courtes, mais j'aimerais m'écarter quelque peu du texte que j'ai préparé pour vous parler de la réunion qui s'est tenue la semaine dernière à Ottawa entre tous les ministres des Transports des provinces et le ministre fédéral des Transports à propos du projet de loi C-19 et de sa mise en application. Ce que nous avons décidé de faire est l'exemple type de la concertation fédérale-provinciale dont je parle à propos du projet de loi C-18. Pour que la nouvelle orientation imprimée au domaine des transports soit véritablement nationale, il est important, à mon avis, que ce processus de consultation soit enchâssé dans la loi et soit inclus dans toute modification proposée.

À propos du projet de loi C-19, Loi sur les transports routiers, le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador est tout à fait disposé à donner suite à l'engagement qu'il a pris lorsqu'il a paraphé le protocole d'entente sur la réforme de la réglementation de l'industrie des transports extraprovinciaux.

Néanmoins—et nous avions prévu que certaines provinces voudraient peut-être apporter quelques modifications à ce protocole d'entente—nous sommes tout à fait disposés à modifier certains éléments de cette réforme si cette flexibilité permet de mettre sur pied un programme véritablement national.

Il est absolument capital de veiller à ce que les normes de sécurité les plus élevées soient respectées et que l'on procède en tandem à l'application de ces normes et à la déréglementation des transports. À l'instar du reste de la population, nous craignons que certains des cas qui se sont produits aux États-Unis ne se produisent ici, au Canada, si le code national de sécurité est dissocié de la réforme réglementaire. D'après la réunion qui a eu lieu jeudi dernier à Ottawa, je crois que nous sommes maintenant

[Texte]

Canadians went hand in hand with regulatory reform. The results of last Thursday in Ottawa I think guaranteed that we are proceeding in a way that will ensure that necessary safety measures and standards are put in place right across the country on a timely basis. Some of the provinces were concerned they would be a little bit off on the timing and could not address themselves to a time frame that was laid out. That is a minimal concern in that the time frames may be six months apart at a maximum. That would allow us ample opportunity, I think, to be able to go ahead with both the regulatory reform and the national safety code requirements in a time frame that would be acceptable to all the provinces.

• 0815

I think that process was a very worthwhile exercise from the provinces' point of view, particularly those of us who do not have the fiscal resources and perhaps could not have implemented the program on our own financially. Some of the provinces could, of course, and some of us could not. I think Mr. Crosbie and the Department of Transport, and I am assuming the federal Cabinet, agreed this was so. And there was a financial package arranged at that meeting as well which makes it possible for all jurisdictions—the provinces and the territories—to implement the program on time.

I just wanted to emphasize that as an example of what I mentioned earlier in the brief as it relates to the necessity for that kind of on-going consultation. If at all possible, I think it is important that it be part of the legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, for your overview and the brief we have, which will be part of the record.

I know members want to ask several questions on the matters you have raised in the brief, so I will throw it open to questions. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Dawe, welcome. I appreciate your appearing before the Standing Committee on Transport once again.

Let me start where you left off, that being the National Safety Code. One of the focuses this committee has had over the last couple of weeks is the timing of the implementation of Bill C-19 and the implementation of the National Safety Code. It has been suggested by a lot of people that the code should not only be in place but be up and running for a period of time before we move to fit, willing, and able. What is your position on that?

Mr. Dawe: I think essentially we have started that process. Back about a month or so ago we instituted the Canadian Association of Vehicle Safety, a roadside

[Traduction]

sûrs que les mesures et normes de sécurité nécessaires seront mises en place en temps voulu aux quatre coins du pays. Certaines provinces s'inquiétaient de ce qu'elles ne pourraient pas tout faire en temps voulu et qu'elles ne pourraient pas respecter les délais impartis. Ce n'est pas grave, dans la mesure où l'intervalle est de six mois. Ce délai nous donnera tout le temps voulu, je crois, pour appliquer les dispositions de la réforme de la réglementation, ainsi que celles du code national de sécurité.

Je crois que cette concertation s'est avérée un exercice très utile pour les provinces, en particulier pour celles qui, comme nous, n'ont pas les ressources budgétaires voulues et qui n'auraient peut-être pas pu appliquer ce programme en disposant de leurs seules ressources. Certaines provinces le pouvaient et d'autres ne le pouvaient pas. Je crois que M. Crosbie et le ministère des Transports, et, je suppose, le Conseil des ministres, s'en rendent parfaitement compte. Certaines mesures financières ont été décidées lors de cette réunion, mesures qui permettront à toutes les provinces et aux deux territoires de donner effet à ce programme en temps voulu.

Je voulais simplement insister sur ce point, car il me semble être un exemple parfait de la concertation nécessaire dont je parlais un peu plus tôt. Dans la mesure du possible, je crois qu'il est important qu'elle soit enchâssée dans la loi.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre, de nous avoir donné les points saillants de votre mémoire, que nous avons reçu et qui sera annexé aux délibérations de ce jour.

Je sais que les députés veulent vous poser des questions sur les points que vous avez abordés dans votre mémoire, et je vais donc ouvrir immédiatement le débat. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Dawe, bonjour. Je vous remercie de comparaître de nouveau devant le Comité permanent des transports.

Permettez-moi de commencer là où vous vous êtes arrêté, soit au code national de sécurité. Au cours des deux dernières semaines, le Comité s'est beaucoup intéressé au choix de la date d'application du projet de loi C-19 et du code national de sécurité. Beaucoup de témoins nous ont dit que ce code devrait non seulement être en place, mais qu'il devrait l'être depuis déjà un certain temps avant qu'on passe au système «prêt, apte et disposé». Qu'en pensez-vous?

M. Dawe: Ce processus est déjà en bonne voie. Il y a environ un mois, l'Association canadienne de la sécurité routière a été créée, un programme de vérification le long

[Text]

checking program and so on, which is really, for our province, the beginning of that kind of actual physical implementation of the safety program.

Regulatory reform, from the province's point of view, is a phased-in process. What we are doing is a reverse onus, initially, which is not quite the full home-free kind of regulatory reform, or regulatory removal, I suppose, in essence. It is a reverse onus process that will be evaluated at the end of the four-year period.

Some of the provinces are involved in fairly extensive safety programs now, or are at the point where they can implement just about immediately a number of safety programs. I guess the concern was there would not be the broad brush right across the country; that everybody would not be on the same plane at the same time. I think this has been recognized.

But I think, as well, this program is going to have to be phased in. Some of the provinces are not quite ready with their legislation and this sort of a thing. We are attempting in individual jurisdictions to try to make sure that wherever we were with regard to legislative changes we are in the same position as it relates to the safety code.

From what I gathered at the meeting, there was concern from some of the provinces that this would not be able to be implemented on a parallel basis. I think a lot of those concerns were lessened, if you will, as a result of that meeting on Thursday. What you will see is an up-date of where all the provinces are and how the implementation is going at our next meeting. But initially we would not be involved in this before January of next year, and perhaps it will stretch beyond that point of view.

But you are right that they have to be parallel. From the province's point of view, and from everyone's, it is an expensive process to get involved in a national safety code. Whether you would do that without knowing for sure that the regulatory reform would be right behind it, is, I guess, a chicken or an egg situation. If I might generalize what the provincial Ministers indicated, we are satisfied that the process is going on a parallel stream and should result in a dovetailing at the end of it.

• 0820

Mr. Angus: You mentioned in your opening remarks that a financial package had been put together. Does that mean that federal funds have been made available to the 10 provinces and the 2 territories in order that they can implement the National Safety Code?

Mr. Dawe: Yes. This was a matter, I guess, of considerable discussion throughout the year, especially at the officials levels, with the direction from their individual governments. A proposal was put forward at our meeting on Thursday to the federal government, requesting financial arrangements different in provinces because of, again, the differences we have in the country, particularly as it relates to fiscal capability.

[Translation]

des routes a été créé, etc., ce qui constitue vraiment, pour notre province, le début de l'application de ce nouveau programme de sécurité.

La réforme de la réglementation se fera, du point de vue de la province, par étapes. Au départ, nous adopterons le renversement du fardeau de la preuve, qui ne correspond pas tout à fait à une déréglementation totale, je suppose. Ce processus du renversement du fardeau de la preuve sera évalué au bout de quatre ans.

Certaines provinces ont déjà mis sur pied de vastes programmes de sécurité, ou sont sur le point de le faire. Certains s'inquiétaient des différences qui pourraient exister entre provinces, de ce que toutes les provinces ne seraient pas au même niveau en même temps. Tout le monde s'en rend compte, je crois.

Mais ce programme devra être appliqué petit à petit. Certaines provinces n'ont pas mis la dernière touche à leur texte législatif, etc. Chaque province essaie de s'assurer, quelles que soient les modifications législatives à apporter, que toutes seront au même niveau en ce qui concerne le code de sécurité.

D'après ce que j'ai pu comprendre lors de cette réunion, certaines provinces s'inquiétaient de ce que ce code ne pourrait pas prendre effet parallèlement. Je crois qu'un grand nombre de ces inquiétudes ont été dissipées lors de la réunion de jeudi dernier. Lors de la prochaine réunion, toutes les provinces nous diront où elles en sont et comment elles procèdent à l'application de ce code. Mais au départ, cela ne pourrait se faire avant le mois de janvier 1988, et peut-être même au-delà.

Mais vous avez raison, cela doit être fait parallèlement. Toutes les provinces estiment que ce code national de sécurité est très onéreux. Ainsi, l'appliquer sans être sûr que la réforme de la réglementation suivra peu après, c'est, je suppose, un peu comme la poule et l'oeuf. Si vous me permettez de généraliser les propos tenus par les ministres des Transports des provinces, je peux dire que nous sommes tous convaincus que ce processus se fera parallèlement et aboutira à un code véritablement national.

M. Angus: Vous avez dit tout à l'heure que des mesures financières avaient été décidées. Entendez-vous par là que le gouvernement fédéral a mis des ressources financières à la disposition des dix provinces et des deux territoires pour qu'ils puissent appliquer le nouveau Code de sécurité nationale?

M. Dawe: Oui. Cette question avait fait l'objet de discussions considérables pendant toute l'année, surtout au niveau des hauts fonctionnaires, sous l'impulsion de leur gouvernement respectif. Lors de notre réunion de jeudi dernier, nous avons présenté une proposition au gouvernement fédéral lui demandant d'accorder des ressources financières aux provinces, des ressources qui varieraient selon les provinces, l'élément clé étant leur capacité budgétaire.

[Texte]

I think that was recognized very much and they will be involved in paying the full shot of implementation costs. Costs that are national in scope will be absorbed by them as well, and they are going to participate in the implementation costs for a period of time. Five years was the area that we looked at. So it is very significant, and without that kind of financial support I think some of the provinces would not have been able to meet the kind of deadlines that we have set—not deadlines as such, but target dates that we have set for ourselves with regard to the implementation.

Mr. Angus: Just one last question on this line of thought. If there are some provinces or a province that has not met those targets, should the Minister of Transport, assuming by then that the bill is passed, not proclaim the bill until such time as every jurisdiction is ready?

Mr. Dawe: There is always a possibility, I suppose, of an individual jurisdiction, for whatever reason, not becoming a part of this whole code. But I think there is a memorandum of understanding that has been signed by all provinces with regard to this program, and we are all committed to honour that. If for some reason a province does not wish to honour that memorandum, I do not know if the other provinces and the industry, and the people that industry serves should necessarily be retarded, if you will, in that growth of a new system.

I would have to sort of reserve judgment, and, based on whatever the situation would be, decide on whether that would be acceptable or not. It is a national consensus. There is a memorandum of understanding that is signed by the 10 provinces, the 2 territories, and the federal government, with regard to this program. I suppose you can hypothetically think of some reason why this would not go ahead in all jurisdictions, but certainly I would have to reserve judgment. If it were one jurisdiction that was having problems, I think the rest of the country could still go ahead and provide an opportunity for the other jurisdiction to catch up, if you will, in that program. I do not think it would require not going ahead with the program, just because a jurisdiction was not able to meet the time frames.

Mr. Angus: In your brief you make reference to the demarcation line that separates, under Bill C-18, areas that are regulated and areas that are not. Where do you think the line should be drawn in this part of the world, or should there be a line at all? Should it be a definition that would be flexible enough to allow individual communities, regardless of where they were within the geography of Canada, to either be in or out?

Mr. Dawe: This is the air transportation section you are referring to?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Dawe: In this province, for instance, the line is drawn at the 55th parallel, I believe, which includes the northern part of the island portion of Newfoundland and all of Labrador. To get to your question, I think it should

[Traduction]

Le gouvernement fédéral a accepté cette proposition et paiera la totalité des frais d'application. Les coûts de portée nationale seront également absorbés par le gouvernement qui paiera les frais d'application de ce Code pendant cinq ans. L'aide financière du gouvernement fédéral est donc importante, et sans cette aide, je crois que certaines provinces n'auraient pas pu respecter les délais impartis—non pas tant les délais que les objectifs fixés à l'application de ce Code.

M. Angus: Dernière question sur ce point. Si une province ou plusieurs d'entre elles n'auront pas réussi à atteindre ces objectifs, le ministre des Transports, si ce projet de loi est adopté, ne devrait-il pas ne pas le promulguer tant que toutes les provinces ne seront pas prêtes?

M. Dawe: Il se peut fort bien, je suppose, pour quelque raison que ce soit, qu'une province ne fasse pas partie de ce processus. Mais toutes les provinces, si je ne m'abuse, ont signé un protocole d'entente et elles se sont toutes engagées à en respecter les modalités. Si pour quelque raison que ce soit une province ne désire pas respecter ce protocole d'entente, je ne sais pas si l'application de ce nouveau système devrait être retardée.

Je suppose que je me réserve le droit de juger si nous l'accepterions ou non, en fonction des circonstances. Le consensus qui s'est dégagé est un consensus national. Ce protocole d'entente a été signé par les dix provinces, les deux territoires et le gouvernement fédéral. On peut toujours penser à des raisons qui empêcheraient que ce Code ne soit appliqué dans toutes les provinces en même temps, mais je me réserve le soin d'en juger. Si une province éprouvait des problèmes, je crois que les autres provinces pourraient mettre ce Code à exécution et permettre à la province retardataire de rattraper le temps perdu. Je ne crois pas qu'il faille pour autant en retarder la mise en application.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous faites allusion à la ligne de démarcation qui sépare les domaines qui sont réglementés et ceux qui ne le sont pas en vertu du projet de loi C-18. A votre avis, où cette ligne de démarcation devrait-elle être établie? Devrait-il y en avoir une? Devrait-elle être suffisamment souple pour permettre à toutes les collectivités, quel que soit leur lieu géographique, d'en faire partie ou pas?

M. Dawe: Vous faites allusion au transport aérien?

M. Angus: Oui.

M. Dawe: Dans cette province, par exemple, cette ligne se situe au 55^e parallèle qui comprend le nord de l'île de Terre-Neuve et l'ensemble du Labrador. Pour répondre à votre question, je crois effectivement qu'il faudrait plutôt

[Text]

be more along the lines of definition rather than designated lines, yes, and that is basically what we are saying. We do have communities that are isolated at least for part of any given year, and we would like to see the possibility of that definition's including those kinds of communities. It is not only in this province that this situation exists, but in a number of others throughout the country, because the line itself is not a straight line. It zigzags around, taking into consideration some of these aspects. We are just suggesting that perhaps it should go a little further and be more by definition than geography.

• 0825

Mr. Angus: Would it be safe to say that the vast majority of the communities in your province are of fragile nature, in terms of competition; that it would really be easier to pick out those communities that would be able to withstand competition?

Mr. Dawe: No, I do not think so. We have a number of major airports in this province. I suppose we have more major airports in Newfoundland and Labrador than the rest of the Maritime provinces put together. A number of these areas are served very well. What we are concerned about is the very small communities, the small isolated communities, and I suppose a program of airstrip development on the coast of Labrador was an example of the kind of things that we are talking about. There was criteria put in place, and most of the communities on the coast of Labrador are now serviced by air service that is subsidized by the provincial government. It is in that context—there are some on the island that are in the same category, but not many. So I do not think it is fair to say that most would be, because the majority of the province is serviced by fairly major airports, and I think right now serviced very well.

Mr. Angus: My final question is with regard to trucking. Is there also a need for a demarcation line? For example, the N.W.T. stated that there was a need in their circumstances for regulation versus deregulation in trucking. Does the same apply in Newfoundland?

Mr. Dawe: I suppose it applies in varying degrees right across the country, and that is what I indicated in the brief, that it is very difficult to homogenize Canada. I identified the necessity to be flexible in this whole process; that the new agency that would be put in place should have, if you will, more than just a bureaucratic, administrative role. It should have the flexibility and the broad mandate to be able to address local concerns and local needs from a policy perspective. In that sense, I think there should be in the legislation an opportunity to make that kind of agency flexible enough to deal with local concerns.

Mr. Angus: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Tobin.

[Translation]

définir ces lignes de démarcation plutôt que de les imposer. Certaines collectivités de la province sont isolées pendant une partie au moins de l'année et nous aimerions que celles-ci ne soient pas laissées pour compte. Cette situation existe non seulement dans cette province, mais dans d'autres provinces de ce pays, car cette ligne n'est pas une ligne droite. Cette ligne fait état de zigzags un peu partout, et il faut donc en tenir compte. Nous pensons qu'il vaudrait mieux en donner une définition plutôt que d'en établir une selon des critères géographiques.

M. Angus: Diriez-vous que la vaste majorité des collectivités de votre province sont vulnérables sur le plan de la concurrence, qu'il serait plus facile de nommer les collectivités qui pourraient subir cette concurrence?

M. Dawe: Non, je ne dirais pas cela. Nous avons d'importants aéroports dans cette province. Je suppose qu'il y en a plus à Terre-Neuve et au Labrador que dans toutes les provinces Maritimes regroupées. Certaines de ces régions sont très bien desservies. Celles qui nous inquiètent, ce sont les très petites collectivités, les petites localités isolées, et un exemple de ce dont nous parlions tout à l'heure pourrait être la construction d'une piste d'atterrissage sur la côte du Labrador. Des critères ont été définis, et la plupart des collectivités situées le long des côtes du Labrador sont maintenant desservies par des compagnies aériennes subventionnées par le gouvernement provincial. C'est dans ce contexte-là—il y en a dans l'île qui sont effectivement isolées, mais pas beaucoup. Alors, je ne crois pas qu'il soit juste de dire que la plupart sont vulnérables, car le gros de la province est desservie par d'importants aéroports et, de plus, très bien desservie.

M. Angus: Ma dernière question porte sur l'industrie du camionnage. Faut-il également y établir une ligne de démarcation? Par exemple, les délégués des Territoires du Nord-Ouest nous ont dit que leur cas se prêtait davantage à la réglementation de l'industrie du camionnage qu'à la déréglementation de cette industrie. La même observation vaut-elle pour Terre-Neuve?

M. Dawe: Je suppose que cela dépend des coins du pays, et c'est précisément ce que j'ai dit dans mon mémoire, qu'il était très difficile d'homogénéiser le Canada. J'ai dit qu'il était nécessaire de faire preuve de souplesse, que le nouvel office qui sera créé ne devrait pas se contenter de jouer un rôle bureaucratique, un rôle administratif. Il devrait être autorisé à s'attaquer aux problèmes locaux, aux besoins locaux et à définir des plans d'action en conséquence. Dans ce sens-là, je crois que la loi devrait permettre à cet office de s'attaquer aux problèmes locaux.

M. Angus: Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Tobin.

[Texte]

I would like to welcome Mr. Tobin back to the committee. You were a very active member of the committee for many years, but I know you have other responsibilities. I also know that there were several agenda circulated, and one of the earlier drafts said that we met at 8.30 a.m., but that was one of the earlier drafts. Witnesses indicated an interest, so other drafts said 8 a.m. Since you have been on this committee—this committee really starts to work at 8 a.m. I know otherwise that you would have been here at 7.30 a.m. But it is good to have you here now to start the questioning, as you usually do, in a very interesting and active way.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. If you are ever in need of a PR job, you have at least one client.

Mr. Chairman, I would like to welcome, as you already have this morning, Mr. Ron Dawe, the Minister of Transportation. I would like to thank him for his brief and tell him that I think he has raised a number of very important items, with respect to this bill, and raised them very succinctly.

Mr. Chairman, I have a number of questions, and the first one is on the National Safety Code, the Council of Ministers of Transportation's memorandum of understanding. The memorandum of understanding is, as I understand it, a copy of one between the federal and one of the provincial governments and says:

The governments agree to adopt in principle a National Safety Code for motor carriers; to expedite the passage of necessary legislation. . .

And there are two or three other clauses, which I am sure the Minister is familiar with. What kind of timeframe, Mr. Dawe, do you see, for example, for Newfoundland, in terms of bringing forward the necessary legislation?

Mr. Dawe: From a legislative perspective, we will have it introduced in our next spring session, and should have it all in place, from a legislative perspective, by this time next year.

Mr. Tobin: This time next year. I would like to turn to your brief. You point out that one part of the two-part resolution that was passed by the premiers at their annual conference in 1985 has been incorporated in the new act.

The second part, dealing with the commercial viability of transportation links being balanced with the regional economic development objectives, is in fact not included in the proposed new legislation.

How important is that? You are telling us in your brief, on page 5, it ought to be incorporated. How important is that to provinces like Newfoundland?

[Traduction]

Je suis heureux d'accueillir de nouveau M. Tobin au Comité. Vous avez été un membre très actif de ce Comité pendant de très nombreuses années, mais je sais que vous avez d'autres responsabilités. Je sais aussi que plusieurs programmes ont été distribués, et l'un des premiers programmes disait que la séance commencerait à huit heures trente. Certains témoins ont cependant demandé à être entendus, si bien que les nouveaux programmes indiquaient huit heures. Puisque vous faites partie de ce Comité—ce Comité commence à siéger en réalité à huit heures. Je sais que si vous l'aviez su, vous auriez été ici à sept heures trente. Mais vous êtes ici, c'est l'essentiel; vous pouvez donc poser vos questions, qui sont toujours de toute façon très intéressantes.

M. Tobin: Merci infiniment, monsieur le président. Si vous vous lancez un jour dans les relations publiques, vous aurez au moins un client.

Monsieur le président, tout comme vous, je voudrais souhaiter la bienvenue au ministre des Transports, M. Ron Dawe. Je voudrais le remercier de son mémoire et lui dire qu'il y aborde un certain nombre de points très importants qui portent sur ce projet de loi, et qu'il les aborde de façon très succincte.

Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser, et la première d'entre elles porte sur le code de sécurité nationale, sur le protocole d'entente parafé par le Conseil des ministres des Transports. Ce protocole d'entente signé entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux dit ceci en substance:

Les gouvernements conviennent d'adopter en principe un code national de sécurité routière, d'activer l'adoption des textes de loi nécessaires. . .

Et deux ou trois autres clauses suivent, que le ministre connaît bien sans doute. À votre avis, monsieur Dawe, quand la province de Terre-Neuve entend-elle présenter les textes de loi nécessaires dont il est question ici?

M. Dawe: Ces textes de loi seront présentés à l'Assemblée législative lors de notre session de printemps et devraient être adoptés d'ici à avril, l'année prochaine.

M. Tobin: D'ici à avril, l'année prochaine. Permettez-moi de vous renvoyer au mémoire. Vous y dites qu'un volet de la résolution, qui en comporte deux, et qui a été adoptée par les premiers ministres des provinces lors de leur conférence annuelle de 1985, a été incorporé dans la nouvelle loi.

La deuxième partie, qui a trait à la viabilité commerciale des liaisons de transport par rapport aux objectifs d'expansion économique régionale, nous faisons partie du nouveau projet de loi.

À quel point c'est important? Vous nous dites dans votre mémoire, à la page 5, qu'il faudrait que ce soit inclus. Dans quelle mesure est-ce important pour des provinces comme Terre-Neuve?

[Text]

Mr. Dawe: I think it is very important. The resolution had two parts, of course. One was a statement of principle; the other was a statement of action. Part 2 is the action part, if you will, and without it we think Part 1 is just that: it is a statement everyone can agree with, but there is no mechanism to implement that objective. I think the bill should incorporate that action plan to make sure that is always considered when decisions are being made relative to an economic aspect of transportation and regulation or commitment.

Whoever is making that decision must understand the decision is going to be based on the aspect that is before them in the economics of the situation, for the carrier, for the shipper, and so on. But it also must recognize that part of its decision has to be based on the effect that will have on the development opportunities or on the economics of the region or province as a whole.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, I happen to agree with you. I think the resolution incorporating only the first part of that resolution, saying that transportation is recognized as a key, is a wonderful statement. It recognizes in the bill that transportation is important to areas that are trying to combat regional economic disparity. But the lock is jammed unless you have Part 2.

Could you give the committee some examples, in your mind, where without a clear statement that commercial viability, the marketplace demands... without a recognition that marketplace demands have to be balanced with government policy or objectives... some clear examples of where Newfoundland might find itself handcuffed; the Government of Newfoundland, and indeed you as the Minister; the Cabinet?

Mr. Dawe: We are at one of the extremes of Canada, from the aspect of the provision of goods and services. The farther you get away, the more disadvantaged you are just by distance. So if you include in that decisions that will be made from a population perspective... and there are 550,000 Newfoundlanders. As the Premier has said from time to time, if you dropped us down in Etobicoke somewhere, you would not even notice we were there. So it is important to recognize that there are two factors at play. One is distance, and the other is a small population.

Any time you are moving goods and services to and from those two criteria, then you are going to run into a disparity situation. It is certainly different supplying goods from Montreal to Toronto from supplying goods from Montreal to St. John's, Newfoundland. So you can draw from that, I suppose, hundreds of specifics, but you have to recognize that that is a problem. It is a problem the people in this province and the government of this province have to recognize, trying to make sure it is

[Translation]

M. Dawe: J'estime que c'est très important. La résolution comprend bien sûr deux parties. Il y avait d'abord une déclaration de principe, et aussi une déclaration de mise en marche. La partie 2 a trait à la mise en marche, si vous voulez, et sans elle nous sommes d'avis que la partie 1 est tout cela: une déclaration qui convient à tous, mais il n'y a pas de mécanisme de mise en vigueur de cet objectif. A mon avis, le projet de loi devrait inclure son plan d'action pour garantir qu'on en tient toujours compte lorsque des décisions sont prises concernant l'aspect économique des transports, des règlements ou d'un engagement.

La personne qui prend la décision doit comprendre que celle-ci doit se fonder sur l'aspect qui lui est présenté quant à l'économie de la situation, pour le transporteur, expéditeur, etc. Toutefois, il faut également reconnaître qu'une partie de ces décisions doit se fonder sur l'incidence qu'elle peut avoir sur les perspectives d'expansion ou de l'économie de la région ou de l'ensemble de la province.

M. Tobin: Monsieur Dawe, il se trouve que je suis d'accord avec vous. J'estime qu'une résolution qui ne comprend qu'une première partie de cette résolution, portant que les transports sont reconnus comme un élément clé, n'est qu'une magnifique déclaration. On reconnaît dans le projet de loi que les transports sont importants pour les secteurs qui essaient de lutter contre les disparités économiques régionales. Toutefois, la serrure est bloquée à moins qu'on ait également la partie 2.

Pouvez-vous nous citer des exemples qui, à votre avis, indiqueraient clairement cette viabilité commerciale, les demandes du marché... sans reconnaître que les demandes du marché doivent être compensées par une politique ou des objectifs gouvernementaux... des exemples très clairs montrant que Terre-Neuve a les mains liées, le gouvernement de Terre-Neuve, et même vous en tant que ministre, et aussi le Cabinet?

M. Dawe: Nous nous trouvons à une des extrémités du Canada, pour ce qui est de la prestation des biens et des services. Plus on s'éloigne, plus on est désavantagé du simple fait de la distance. Par conséquent, si on l'inclut dans les décisions qui sont prises du point de la perspective de la population... et je souligne qu'il y a à Terre-Neuve 550,000 habitants. Comme le répète de temps à autre le premier ministre, si vous nous larguez à Etobicoke, par exemple, on ne remarquerait même pas que nous sommes là. Il est donc important de reconnaître que deux facteurs sont en jeu. Premièrement, la distance et deuxièmement une petite population.

Chaque fois qu'on transporte des biens et des services en provenance ou en destination d'un de ces critères, on fait face à une situation de disparité. Ce n'est certainement pas la même chose que transporter des biens de Montréal à Toronto comparativement à les transporter de Montréal à St. John's Terre-Neuve. On peut donc en déduire, je suppose, des centaines de choses, mais on reconnaît qu'il y a un problème. C'est un problème que les gens de cette province et le gouvernement provincial doivent

[Texte]

always on the minds of the decision-makers with transportation in particular, as well as many other issues.

So rather than individually, you could take Kellogg's Cornflakes as a specific example and work the numbers back; and there are disadvantages. There are transportation assistance packages in place for the Maritime provinces and for Newfoundland. What happens if they disappear; if they are reduced or restructured in such a way that it then becomes completely impossible to function?

The Minister, John Crosbie, signed with Bob Aylward, our provincial Agricultural Minister, an agreement on Friday dealing with an aspect of agriculture that is addressing a transportation problem, because of the fact that the animal business in Newfoundland... if you are into farming and you are dealing with livestock, the biggest single problem you have is the cost of feedstocks. So in order to supplement that problem there are transportation programs in place.

• 0835

We have just announced a new program of trying to develop in-province feed supplies that really, if the transportation problem was not there, would not need to be done, because Canada has a surplus of feedstocks.

Mr. Tobin: I want to ask you as well about air transportation and rail transportation before my time runs out, but I wonder if I could ask you quickly, just so we get an idea of how important the first major recommendation of your brief is, this.

We know from your earlier testimony—I think it was last year in Halifax... By and large—and I would not want to put words in your mouth—what I heard essentially was that you believed it was time to see reregulation of the transportation industry. Someone used the word “deregulation”; we have to make progress and so on, but at the same time recognizing the realities of the regions.

Is it fair to say, for example, if the second part of the premiers' unanimous resolution is not subsequently added to the National Transportation Act, as you are suggesting, as many others are—I notice a lot of members are probably taking a hard look at it—that the act, without that bit of protection, that umbrella, at least insofar as regional development programs are concerned, in fact has the potential to be an agent that would work contrary to regional development programs?

Is it a major concern? It is something you would like to see in there or something that must be in there if it is to function well for provinces like Newfoundland?

[Traduction]

reconnaître, pour s'assurer qu'il soit toujours présent dans l'esprit des décisionnaires responsables des transports surtout, comme aussi de biens d'autres questions.

Par conséquent, que de voir les choses séparément, on peut par exemple prendre le cas des céréales Kellogg comme exemple précis et calculer à rebours, on verra qu'il y a des désavantages. Il y a des ensembles de mesures d'aide aux transports en vigueur pour les provinces des Maritimes et pour Terre-Neuve. Qu'arrivera-t-il si elles disparaissent, si elles sont réduites ou restructurées, de telle façon que ce soit tout à fait impossible de fonctionner?

Le ministre John Crosbie a signé vendredi avec Bob Aylward, notre ministre de l'Agriculture à Terre-Neuve, un accord concernant un aspect de l'agriculture qui touche au problème du transport, à cause du commerce d'animaux à Terre-Neuve... si vous êtes dans l'agriculture et si vous faites l'élevage de bétail, le problème le plus important que vous avez c'est celui du coût des aliments pour animaux. Pour compenser ce problème, on a mis en vigueur des programmes de transport.

Nous venons d'annoncer un nouveau programme d'approvisionnement au sein de la province qui n'auraient pas vraiment lieu d'exister, si le problème des transports n'était pas présent, puisque le Canada d'excédents.

M. Tobin: Je voudrais également vous poser des questions au sujet du transport aérien et du transport ferroviaire avant que mon temps soit écoulé, mais je me demande si je ne pourrais pas rapidement vous demander de nous donner l'idée de l'importance de votre première recommandation dans votre mémoire.

Nous savons par vos témoignages ultérieurs—je crois que c'était l'an dernier à Halifax—que de façon générale—et je ne veux pas vous faire dire ce que vous ne voulez pas dire—ce que j'ai entendu dire surtout c'est que vous étiez d'avis qu'il était temps de réglementer à nouveau l'industrie des transports. Quelqu'un a parlé de “déréglementation”; nous devons faire des progrès, entre autres, mais en même temps reconnaître les réalités des régions.

Est-il juste de prétendre par exemple, si la deuxième partie de la résolution unanime du premier ministre n'est pas ajoutée subséquemment à la Loi nationale sur les transports, comme vous l'avez suggéré, et comme beaucoup d'autres l'ont fait—je remarque que beaucoup de députés examinent la chose de près—que la loi, sans cette protection, cette couverture, du moins en ce qui a trait au Programme d'expansion régionale, pourrait aller à l'encontre de ces mêmes programmes?

Est-ce que ça vous inquiète beaucoup? Est-ce que vous voulez que cette résolution soit incluse, croyez-vous qu'elle devrait l'être si, dans des provinces comme Terre-Neuve, ce processus doit bien fonctionner?

[Text]

Mr. Dawe: I think if you want this process to work right from the beginning it must be there. I suppose there are ways always, in political spheres, to get around it.

The reason for including this is not for anyone's lack of political will—and I do not mean that from party politics; I mean from the political will in Canada—to make sure that the regions are addressed.

Mr. Tobin: The act may be around for 50 years so a lot could happen in 50 years.

Mr. Dawe: Yes. At the same time—I do not want to sound like I am putting down the bureaucracy in any governments—this will be interpreted and implemented in most cases by a bureaucracy that will not necessarily have political direction on a day-to-day basis.

My concern is—and you are right that this will be a bill that will last for a long period of time—I would just as soon that at every level, whether it be bureaucratic or political, whoever is making the decision recognize that this is a very, very important aspect of the Canadian process.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, in your brief you also recommend that the term, the notion, "designated area" on the air transportation side in the bill be expanded. You say:

... to include those remote and isolated communities, which on a year-round or seasonal basis are not now part of the designated area.

I wonder if you could briefly comment on that, because time is short. The other thing I want to ask you about is this. At the bottom of page 8, with respect to the railway, you say:

In our response to the *Freedom to Move* document, we maintained that not only should the Newfoundland railway not be subject to section 276 of the Railway Act, but that any setting of compensatory rates be done in accordance with section 32(2) of the Terms of Union.

Of course that is not really addressed in the bill; it is not found in the bill. I have noted, as I know you have, and perhaps many of the people in this room, that in the case between TerraTransport and ACE the court found initially that section 276—something I found disturbing—superseded, one could argue, section 32 of the Terms of Union, that a regulation—that is the way I put it—of the government was more important than a constitutional item. Anyway, that is what the court found. The whole matter is now under appeal before the courts and if the court upholds the earlier decision then in effect that term of union, as we read it, is wiped out by section 276.

How do you see, government to government versus the courts, that matter being clarified? Can it be negotiated?

[Translation]

M. Dawe: Si on veut qu'il fonctionne bien dès le départ, il faut que ce soit inclus. Je suppose qu'il y a toujours des façons, dans les sphères politiques, de contourner les situations.

La raison n'en est pas qu'il y a une absence de volonté politique—et je ne songe pas aux partis politiques, mais plutôt à la volonté politique au Canada—c'est qu'on veut s'assurer qu'on tienne compte des régions.

M. Tobin: La loi peut exister pendant 50 ans, et bien des choses peuvent se produire en 50 ans.

M. Dawe: Oui. En même temps—et je ne veux pas avoir l'air de sous-estimer la l'administration de quelque gouvernement que ce soit—ceci sera interprété et appliqué dans la plupart des cas par une administration dont l'action ne sera pas nécessairement sujette à de constantes révisions.

Ce qui me préoccupe—et vous avez raison de dire que ce projet de loi durera longtemps—j'aimerais autant qu'à tous les paliers, qu'il soit administratif ou politique, celui qui prendra la décision reconnaisse qu'il s'agit d'un aspect très très important du processus canadien.

M. Tobin: Monsieur Dawe, vous recommandez également dans votre mémoire que l'expression "secteur désigné" pour ce qui est de l'aspect transport aérien dans le projet de loi soit élargi. Vous dites:

... inclure ces collectivités éloignées et isolées, qui à l'année longue ou de façon saisonnière ne font pas partie actuellement du secteur désigné.

Pouvez-vous nous répondre rapidement, car nous disposons de peu de temps. Je voulais également vous souligner qu'au bas de la page 8, vous dites au sujet des chemins de fer:

En réponse au document *Aller sans entraves*, nous avons soutenu que non seulement la société ferroviaire de Terre-Neuve ne devrait pas être soumise à l'article 276 de la loi sur les chemins de fer, mais que tout établissement de taux compensatoires soit fait conformément au paragraphe 32(2) de l'Acte de l'Union.

Il n'en est pas question dans le projet de loi, ce n'est pas mentionné. J'ai remarqué, comme vous l'avez fait également, et peut-être beaucoup d'autres personnes dans cette pièce, que dans la cause TerraTransport et ACE, le tribunal avait trouvé au départ que l'article 276—je suis assez troublé par la chose—avait préséance sur l'article 32 de l'Acte de l'Union, qu'un règlement—c'est de cette façon que je le vois—du gouvernement était plus important qu'un article constitutionnel. De toute façon, c'est ce que le tribunal a conclu. Toute cette question fait maintenant l'objet d'un appel devant les tribunaux et si le tribunal retient la décision ultérieure, la disposition de l'Acte de l'Union, telle que nous la lisons, est éliminée par l'article 276.

Comment pensez-vous que la chose puisse se régler: entre gouvernements ou devant les tribunaux? Est-ce

[Texte]

Should we have some caveat attached to this bill that recognizes section 32, the unique term of the Newfoundland Terms of Union, superseding section 276? What do we do?

I think you have flagged a very good concern. I just want to know what we do about it.

• 0840

Mr. Dawe: The air designation, as I indicated earlier, I think it is important to have that applied to a number of the isolated communities we have on the island. It addresses the northern portion of the island in part and it addresses Labrador, and adequately I think in regard to air travel. But we do have isolated communities around the island that are either serviced by a ferry system that cannot operate for certain times of the year, or a major portion of the year, and we want to make sure that this would be addressed.

I understand a number of other provinces, Quebec being one of them, have the same sort of concern as it relates to this designation, because it is done more on geography as opposed to the whole concept. Are you as isolated in Harbour Deep as you are in Nain, Labrador? And I think from a transportation perspective—

Mr. Tobin: Yes, you are.

Mr. Dawe: —I think the answer is yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. I have Mr. Cochrane, Mr. Taylor and Mr. Benjamin.

Mr. Cochrane: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, on the regional development aspect of it, it is my understanding that there has been some better understanding by the Council of Maritime Premiers, and perhaps it did not involve your premier, with regard to the act and what it says concerning transportation and regional development. I understand that there is less of a need now, based on that understanding, for the second part. Is that an understanding that you share, or are you concerned that it is crucial that the second part of that particular amendment be included?

Mr. Dawe: I am not familiar with what was said with regard to alleviating their concerns, so it is very difficult to comment on it. Not knowing that, I just have to emphasize again that I think from our perspective it is certainly important that it still be included.

It is a statement of principle, but it is a statement of principle of action as opposed to just a general statement. As I indicated, I think our concern is that it will be used for purposes of interpretation by not only politicians but by bureaucrats and by a system that will be put in place. And I would just as soon see that in there as part of their criteria when they are making those kinds of decisions.

Mr. Cochrane: You see it being handled as a form of subsidy in the case where it is more important to regional

[Traduction]

qu'elle peut être négociée? Devrions-nous prévoir dans ce projet une opposition qui reconnaisse l'article 32, la disposition unique de l'Acte de l'Union de Terre-Neuve, ayant préséance sur l'article 276? Qu'allons-nous faire?

Je crois que vous avez mis le doigt sur une sérieuse difficulté. J'aimerais simplement savoir ce que nous allons faire à ce sujet.

M. Dawe: Comme je l'ai dit plus tôt, je crois qu'il est important d'appliquer la désignation aérienne à un certain nombre de collectivités isolées sur cette île. Cela touche la partie nord de l'île en partie et le Labrador, et c'est tout à fait approprié pour ce qui est du transport aérien. Nous avons cependant des collectivités isolées autour de l'île qui sont soit desservies par des traversiers qui ne fonctionnent pas pendant certaines périodes de l'année, ou pendant une grande partie de l'année, et nous voulons nous assurer qu'on tiendra compte de cette situation.

Je crois comprendre que d'autres provinces, le Québec par exemple, se préoccupe également de sa désignation, étant donné qu'elle se fonde surtout sur des facteurs géographiques. Est-ce qu'on est aussi isolé à Harbour Deep qu'on l'est à Nain au Labrador? Du point de vue des transports. . .

M. Tobin: Oui, on l'est.

M. Dawe: . . . Je crois qu'on peut répondre affirmativement.

Le président: Merci, Monsieur Tobin. J'ai encore les noms de messieurs Cochrane, Taylor et Benjamin.

M. Cochrane: Merci, Monsieur le président. Monsieur le ministre, au sujet de l'expansion régionale, je crois comprendre que le Conseil des premiers ministres, le premier ministre de votre province n'était peut-être pas du groupe, comprennent mieux la loi et les dispositions relatives au transport et à l'expansion régionale. Je crois comprendre également qu'on a moins besoin maintenant de la deuxième partie, à cause de cette compréhension. Est-ce que vous partagez cette opinion, êtes-vous d'avis qu'il est essentiel que la deuxième partie de cet amendement soit incluse?

M. Dawe: Je ne sais pas très bien ce qui a été dit qui pourrait calmer nos craintes, par conséquent il m'est difficile de vous répondre. Comme je ne sais pas, je veux simplement souligner que de notre point de vue il est certainement important qu'il soit inclus.

Il s'agit d'une déclaration de principe, mais c'est une déclaration de principe de mise en oeuvre par opposition à une déclaration générale. Je le répète, nous croyons que ce sera utilisé et interprété non seulement par les politiciens mais par les bureaucrates et par un système qui sera mis en vigueur. J'aimerais autant qu'ils en tiennent compte comme un des critères qu'il faut respecter lorsqu'ils prendront ce genre de décision.

M. Cochrane: Vous croyez que ça pourrait être utilisé comme une sorte de subvention dans des situations où ce

[Text]

development than it is to the commercial viability of the operator.

Mr. Dawe: Yes.

Mr. Cochrane: So in other words, you would like, I guess, to see things like the Atlantic Feed Freight Assistance and the Maritime Freight Rate Assistance Act and so on incorporated in some kind of addendum, or at least a guarantee that they are going to be there in an ongoing manner.

Mr. Dawe: I think either the programs themselves or an adequate replacement. Times change. Anything can happen over a ten-year period. I mean, we are involved now in a system of trying to produce feed stock grains in Atlantic Canada. The other maritime provinces have had it. Newfoundland is just in the process of starting now. So that may negate the necessity of having programs exactly like they are now, but certainly to recognize the principle that from time to time those sorts of programs may have to be implemented in order to protect the economic viability of the regions of the country.

Mr. Cochrane: On page 7, you make reference to some of the powers being assigned to the Governor in Council. I presume you would be more comfortable if some of the discretionary power assigned to the Minister, particularly in clause 64, were assigned to the NTA. That seems to have come up in other places as well. There is a little bit of—

Mr. Dawe: Yes, I think there is an overall concern from the provinces, and I speak for them generally; any decisions that are going to be made arbitrarily, if you will, outside the jurisdiction but that affects the jurisdiction, there should be a process of consultation, at least, that would be part of this legislation, an addendum to it, or whatever. But at least there should be an undertaking that before that decision is made, there would be an adequate consultation process, understanding as well that the final decision is a federal one. It is a federal initiative, a federal piece of legislation, and the decision will be finally be made, but at least to incorporate a consultative mechanism. I pointed out that Bill C-19, I think, was a good example of how this kind of process can work to the benefit of the whole country.

Mr. Cochrane: With the process that you have just gone through, with the memorandum of understanding that was signed last Thursday, would that be the kind of process you would envision, the one you have gone through with regard to the National Safety Code?

Mr. Dawe: Not in the same context, because I suppose we were looking at... Well, you could, from a general principle. If you are looking at a national consensus, you could go that way, but I think there are decisions that will

[Translation]

serait plus important pour l'expansion régionale que pour la rentabilité commerciale de l'exploitant.

M. Dawe: Oui.

M. Cochrane: Autrement dit, vous aimeriez que la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ou la Loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes soient annexées en quelque sorte, ou du moins qu'il y ait une garantie que les dispositions soient intégrées d'une façon permanente.

M. Dawe: A mon avis, il faudrait qu'on garde les programmes eux-mêmes ou qu'on trouve un remplacement adéquat. Les temps changent. Tout peut se produire pendant une décennie. Je veux dire par là que nous sommes maintenant engagés dans un système qui a pour but de tenter de produire des graines de provende pour la région Atlantique. Les autres provinces des Maritimes l'ont déjà. Terre-Neuve ne fait que commencer. Par conséquent, on pourrait rejeter la nécessité d'adopter des programmes identiques aux programmes actuels, tout en reconnaissant bien sûr le principe que de tels programmes doivent de temps à autre être mis en vigueur pour protéger la viabilité économique des régions au Canada.

M. Cochrane: Vous mentionnez à la page 7 certains pouvoirs accordés au gouverneur-en-conseil. J'imagine que vous vous sentiriez plus à l'aise si une partie du pouvoir discrétionnaire accordée au ministre, surtout dans l'article 64, était intégrée à la Loi nationale sur les transports. Cette question a également été soulevée ailleurs. Il y a un petit peu... .

M. Dawe: Oui, je crois que les provinces s'en préoccupent, et je parlais de façon générale; pour toute décision qui sera prise de façon arbitraire, si vous voulez, en dehors de la compétence de la province, mais qui touche cette même compétence, il faudrait qu'il y ait processus de consultation, à tout le moins, et les résultats seraient inclus dans la loi, soit sous forme d'annexe soit sous une autre forme. Il faudrait finir au moins cette consultation avant que la décision soit prise, car un processus de consultation adéquat est nécessaire, tout en reconnaissant évidemment que la décision finale relève du gouvernement fédéral. Il s'agit d'une initiative fédérale, d'une loi fédérale, et la décision sera prise finalement, mais il faudrait au moins prévoir un mécanisme de consultation. J'ai souligné que le projet de loi C-19 est à mon avis un bon exemple du genre de processus dont tout le pays peut bénéficier.

M. Cochrane: Puisque vous avez passé par toutes les étapes d'un processus, un protocole d'entente a été signé jeudi dernier, j'aimerais vous demander quel serait le genre de processus que vous prévoyez, celui que vous avez connu concernant le code de sécurité national?

M. Dawe: Pas dans le même contexte, car j'imagine que nous examinions... et bien ce pourrait être cela, si on parle d'un principe général. Si on veut obtenir un consensus général, on pourra utiliser cette méthode, mais

[Texte]

be made that will be purely regional, which was our concern, either provincially or regionally. And some of the concerns as it related to the air industry and decisions that would be made, for instance, between Ontario and the United States, or in those boundaries, would not necessarily concern the province. I do not see a full-blown meeting, with Ministers from all over the country necessarily being involved in decisions that would affect one province or a region. It would be broken down. The consultative process would be similar, but not. . .

• 0845

Mr. Cochrane: On page 9 you talk about the NTA looking at the characteristics of the Newfoundland railway and so on. I guess the question is whether it is a main line or whether parts of it are branch lines. Are you looking for some clause in C-18 that would deal with that, or is that just a list of "I wish I had" kind of thing?

Mr. Dawe: Oh, no. We would like a definition of the railway put in place, otherwise it is just dangling out there, and someone is going to interpret it whichever way suits the situation. We would like a definition included before that, again expressing a concern, which we have known for some time in Atlantic Canada and in Newfoundland, that the railway is under fire, if you will, from many directions. We would like to make sure there is a definition put in place that recognizes the railway in this province and its importance.

Mr. Cochrane: So you would look at that as a clause of C-18, if you could.

Mr. Dawe: Yes.

Mr. Cochrane: Okay.

Just one last question with regard to the railways being under fire. I am led to believe that the Ministers of Transport in a number of the provinces are involved in the sponsorship of a study looking at increasing the size of load trucks would be allowed to carry on the highways. This, I understand, is an undertaking they have made among themselves, knowing very well that if that kind of thing is approved the railways will be under much more attack as a result of that approval process than they ever would under C-18. Is such a study going on, and is Newfoundland involved in that? And could you tell us the status of it, because it has a definite effect upon the railway?

Mr. Dawe: That type of study has been going on for some time. We are, as transportation Ministers, also responsible for highway safety and implementation in the various jurisdictions. We have been dealing with that, and the weight loads of trucks, of course, have increased.

[Traduction]

à mon avis les décisions qui seront prises seront purement régionales, ou provinciales, et c'est dans cet optique que nous étudions la question. Certaines préoccupations relatives à l'industrie aérienne et les décisions qui seront prises par exemple entre l'Ontario et les États-Unis, ou à l'intérieur de ces frontières, n'auraient pas nécessairement d'incidence sur la province. Je n'envisage pas de grande réunion, à laquelle assisteraient les ministres de toutes les régions au pays qui participent aux décisions qui touchent une province ou une région. Il faudrait étudier la question secteur par secteur. Le processus consultatif serait semblable, mais non pas. . .

M. Cochrane: Vous mentionnez à la page 9 que la Loi nationale sur les transports pourrait servir à examiner les caractéristiques de l'industrie ferroviaire de Terre-Neuve par exemple. La question est de savoir s'il s'agit d'une ligne principale ou s'il s'agit en partie de lignes secondaires. Est-ce que vous prévoyez un article au projet de loi C-18 qui traiterait de cette question, ou s'agit-il simplement d'une liste de «souhaits»?

M. Dawe: Oh non. Nous aimerions qu'une définition des chemins de fer soit incluse, autrement les choses restent en suspens, et quelqu'un pourrait l'interpréter comme ça lui convient. Nous aimerions qu'une définition fasse partie du projet de loi, pour exprimer nos préoccupations, les préoccupations que nous avons dans la région Atlantique et à Terre-Neuve depuis quelque temps, car la société ferroviaire fait l'objet de critiques de plusieurs sources. Nous voulons nous assurer qu'il y a une définition qui reconnaisse les chemins de fer de cette province et leur importance.

M. Cochrane: Vous voudriez que le projet de loi C-18 comprenne un article dans ce sens.

M. Dawe: Oui.

M. Cochrane: Très bien.

Une dernière question concernant les critiques formulées au sujet des chemins de fer. Je suis porté à croire les ministres des Transports de certaines provinces parrainent une étude destinée à permettre aux camions de transporter des charges plus lourdes. Si j'ai bien compris, ils ont conclu entre eux une entente, sachant très bien que si ce genre de chose était approuvé, les chemins de fer feraient davantage l'objet d'attaques que ce ne serait le cas si le projet C-18 était approuvé. Est-ce qu'on effectue ce genre d'étude, et est-ce que Terre-Neuve y participe? Pouvez-vous nous dire où en sont les choses, car une telle étude aurait certainement une incidence sur les chemins de fer?

M. Dawe: Ce genre d'étude se fait depuis déjà quelque temps. En tant que ministres des Transports, nous sommes également responsables de la sécurité des autoroutes et l'application des mesures de sécurité dans nos provinces. Nous avons examiné cette question et la charge utile des camions a bien sûr été augmentée.

[Text]

I am glad you mentioned it. One of the problems we have with determining minimum or maximum load factors for the trucking industry is the quality of the road surfaces they are driving on. From British Columbia to Newfoundland you will come across varying abilities for the road network to sustain a certain level of traffic, both from a volume perspective and from a weight perspective, or a combination of both.

We, as well as other provinces, have been arguing for increased funding in order to bring our highway mechanisms and networks up a level that could handle that increased traffic. Until such time as the infrastructure can handle the additional traffic and volume and weight, then it becomes more important that the railway system retain its present importance.

Mr. Cochrane: Would there be an understanding of the Ministers, then? If the federal government is going to be involved in more highway agreements to upgrade the standards, you probably cannot have it both ways. If you are going to go to raising the standards so you can increase the capacity and the load on trucks, then obviously that is going to affect the viability of the railways. I presume the Ministers are in the process of increasing one level of funding and seeing the other level of funding for the railway and the activity of the railway going down.

Mr. Dawe: I think you are going to see those changes by necessity. There are commodities, of course, that the railway will always continue to carry, that because of volume and distance the trucking industry will not be able to do, even increasing loads and increasing trailer ability and this sort of thing. Over the next ten years or so you will see people cut out a niche in the transportation industry that will be theirs for a long time in the future. But it will change from what has been in the past.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much.

I would like to pursue the same matter, Mr. Dawe. I believe the Trans-Canada Highway in Newfoundland is now good to an 18,000 pound axle loading. Is that right?

Mr. Dawe: Yes.

Mr. Taylor: Are you finding now that the 18,000 pound axle loading on your bridges and highways is not sufficient?

• 0850

Mr. Dawe: I will just go back a little bit. There are parts of the TCH that are better than others. We have been involved in a long process of rebuilding and restrengthening the TCH, trying to take the worse sections and go ahead and rebuild them again.

Unfortunately, when our Trans-Canada was built initially, it was built with more of an objective of speed,

[Translation]

Je suis heureux que vous le mentionniez. Une des difficultés que nous avons quand nous essayons d'établir les facteurs de charge utile minimum ou maximum pour l'industrie du camionnage c'est celui de la qualité de la surface des routes sur lesquelles les camions roulent. De la Colombie-Britannique à Terre-Neuve, les routes varient quant à leur capacité d'accepter un certain niveau de trafic. Les différences portent sur le volume, le poids ou ces deux facteurs.

Comme d'autres provinces, nous avons présenté des arguments pour qu'on augmente le financement afin que nos mécanismes et nos réseaux routiers soient capables d'accepter un plus grand volume de trafic. Jusqu'à ce que l'infrastructure puisse accepter ce trafic additionnel en volume et en poids, il devient très important de garder les services qu'offre actuellement le système ferroviaire.

M. Cochrane: Est-ce qu'il y a donc eu entente entre les Ministres? Si le gouvernement fédéral participe à plus d'accords routiers pour améliorer les normes, on ne peut probablement pas tout avoir. Si on améliore les normes afin qu'on puisse augmenter la capacité et les charges des camions, bien sûr la viabilité des chemins de fer sera touchée. Je suppose que les Ministres songent à augmenter le budget dans un domaine et à le réduire pour des chemins de fer.

M. Dawe: Cela se fera nécessairement. Il y a des produits que les chemins de fer bien sûr continueront à transporter, parce que l'industrie du camionnage ne pourra pas le faire à cause du volume et des distances, même si on augmente les charges utiles et la capacité des remorques par exemple. Au cours de la prochaine décennie, on verra que des gens se tailleront une place dans l'industrie du transport, une place qui leur appartiendra pour longtemps. Ce sera différent de ce qu'on a connu par le passé.

Le président: Merci monsieur Cochrane. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup.

J'aimerais poursuivre dans la même veine, monsieur Dawe. Je crois que la Trans-canadienne dans la province de Terre-Neuve peut maintenant recevoir des charges d'essieu de 18,000 livres, n'est-ce pas?

M. Dawe: Oui.

M. Taylor: Est-ce que vous trouvez maintenant que ces charges d'essieu de 18,000 livres sur vos ponts et vos autoroutes n'est pas suffisante?

M. Dawe: Permettez-moi de retourner un peu en arrière. Certains tronçons de la Transcanadienne sont en meilleur état que d'autres. Depuis un certain temps, nous reconstruisons et consolidons la Transcanadienne, c'est-à-dire que nous nous attaquons aux pires tronçons pour essayer de les réaménager.

Malheureusement, lorsqu'à l'origine on a construit la Transcanadienne, on s'était fixé comme objectif la vitesse,

[Texte]

speed of construction, that is, and not necessarily with an objective of adequate construction. Portions were built in some haste and the good engineering aspects were often left behind.

So we are trying to address that. Our topography is such that, even under national standards, some of our ground and rock or bog creates a lot of heaving. If you were to drive over our Trans-Canada now you would want to take some Gravel, because it is a very sea-sickness experience, if there is such a phrase. This is because of the kind of frost heaves and so on that we are subject to.

We have a number of bridges that were built initially in the mid-1960s and early 1960s that are obviously showing deterioration and have to be addressed.

The TRIP organization, which is made up of the highway construction people across the country, identified a \$1 billion expenditure in this province to try to bring our roads and bridges up to an adequate national standard.

Mr. Taylor: Is that Trans-Canada only or other highways as well?

Mr. Dawe: That is other highways as well, but at least half of that amount is spent on the Trans-Canada Highway. So we have a long way to go to meet those kinds of standards that would allow the trucking industry and others to address themselves to this province as they would to others, with regard to loads and volumes and so on.

Mr. Taylor: I can certainly understand what you are saying, because, in the early 1960s, it was my pleasure to drive with your Minister of Highways at that time over your Trans-Canada Highway. I was a little alarmed at the strength to which some of the bridges were being built. I argued at the time that we should be building at least to an 18,000 lb. axle loading right across the nation. There were others who felt that it was more important to get the thing done than to have those standards. But now we are going to have to pay for that.

Mr. Dawe: Yes, we are.

• 0855

Mr. Taylor: I think that is something that is going to be very essential: that we have generally the same axle loadings for our roads and bridges right across the nation, if we are going to be a nation instead of 10 Baltic states. So I agree with you on that point.

The other thing you mentioned when you were speaking was that you are at one extremity of Canada. I come from the other end—not quite at the end—Alberta. We have had the apex of the freight rates for many, many years in Alberta. As a matter of fact, it has been so ridiculous that at times it was cheaper to send steel from Ontario to Vancouver and back to Calgary than it was to send it from Ontario to Calgary. Completely ridiculous

[Traduction]

c'est-à-dire la vitesse de construction et non pas nécessairement la qualité de construction. Les délais fixés étaient tels qu'il a fallu souvent faire des entorses aux règles de l'art.

Nous essayons donc de remédier à la situation. Notre topographie est telle que même en respectant les normes nationales, il arrive souvent que la chaussée se défonce à cause des caractéristiques du terrain, des roches ou des marécages. Si vous preniez maintenant la Transcanadienne, vous voudriez emporter du Gravel, car c'est une expérience très soulevante, si l'on peut dire. C'est à cause des effondrements que provoque le gel, etc.

Il y a plusieurs ponts construits vers le début ou le milieu des années 1960 qui affichent une détérioration évidente à laquelle il faut remédier.

Le groupe TRIP, qui regroupe les entrepreneurs en construction de routes du pays, pense qu'il faudrait dans cette province consacrer un milliard de dollars à la réfection de nos ponts et chaussées pour qu'ils se conforment à la norme nationale.

M. Taylor: S'agit-il seulement de la Transcanadienne ou s'agit-il aussi d'autres autoroutes?

M. Dawe: Il s'agit des autres autoroutes aussi, mais on consacrerait au moins la moitié de cette somme à la Transcanadienne. Nous avons beaucoup de chemin à faire avant d'atteindre les normes qui permettraient à l'industrie du camionnage et à d'autres d'utiliser les routes de cette province comme celles des autres du point de vue des charges et du volume.

M. Taylor: Je comprends parfaitement ce que vous dites, car au début des années 1960, j'ai eu le plaisir de faire de la route avec votre ministre de la Voirie de l'époque, justement sur la Transcanadienne. J'étais un peu inquiet de voir quels critères de solidité on respectait dans le cas de certains ponts. J'avais fait valoir à l'époque qu'il fallait construire les ponts afin qu'ils puissent au moins soutenir une charge par essieu de 18,000 livres dans tout le pays. D'autres étaient d'avis qu'il était plus important de construire que de respecter les normes. Maintenant, il va nous falloir en payer le prix.

M. Dawe: Oui, justement.

M. Taylor: J'estime que c'est un facteur tout à fait essentiel: il faut que d'une façon générale nos routes et nos ponts, d'un bout à l'autre du pays, supportent tous la même charge par essieu si nous voulons unifier le pays au lieu d'avoir dix États séparés. Je suis donc de votre avis à ce sujet.

Dans votre exposé, vous avez notamment mentionné que vous êtes à une extrémité du Canada. Or, je viens de l'autre... enfin, pas tout à fait de l'autre, de l'Alberta. C'est en Alberta que des tarifs de fret sont les plus élevés depuis de très nombreuses années. En fait, les tarifs étaient si ridicules qu'à certaines époques il revenait moins cher d'expédier l'acier de l'Ontario à Vancouver et le ramener à Calgary que de l'expédier directement à Calgary. On a

[Text]

situations. And we are still at the apex of these freight rates. Do you have a similar situation at this end of the country?

Mr. Dawe: I suppose we did, in a sense. Some of the hearing processes that have gone on, addressing the compensatory aspect of the railway, have addressed at least the major concerns about that. I think we are at a point now where the railway has to make a decision about its efficiency and the kinds of products it will be able effectively to carry in order to compete.

I think it is less now than it was. But certainly not only the rates for the railway, but also the rates for the Crown corporation-operated ferry system and coastal service around the province... some of the rates were not adjusted since 1932. So from a consumer point of view it is a very, very good deal. Certainly if you look at the business economics of it, it is not. There has to be a happy medium reached. We are just concerned that it not go from one extreme to the other, because it could eliminate a lot of communities, let alone a lot of businesses.

Mr. Taylor: I agree with that entirely. We have certainly improved over the last few years, but we still have quite a long way to go. I think that is a very important item as far as regional development is concerned: to have fair and equitable freight rates from and to the various regions.

There is one other point I would like to ask you about. In part 2 of the memorandum of understanding by the Premiers, do you have a suggested wording you would like to see in the bill? It seems to me across the country one of the paramount items mentioned is regional development. All provinces, even those not too far remote from the centre, are having difficulty in regional development. I was just wondering if you had any particular wording you think should be inserted in the bill to cover that point.

Mr. Dawe: No, other than the wording in the resolution from the Premiers. I think as a matter of principle that certainly could handle the situation. I do not think it needs to go beyond that particular phraseology there.

Mr. Taylor: So you would like to see wording similar to what is right there.

Mr. Dawe: Yes.

Mr. Taylor: One other question. I notice the financial package is something that... 15 or 20 years ago we would have been in seventh heaven if we could have got that kind of a deal from the federal government. Were the Ministers generally happy with this deal now being offered to the provinces, financially, on safety?

Mr. Dawe: I think so. Some of the provinces consider it a gift. Unfortunately, we were not one of those that could consider it that way. But it is a significant contribution to our ability to... without that, we would not have been able to implement it; certainly not within the time frames identified.

[Translation]

vu des situations tout à fait ridicules. Nous avons toujours les tarifs les plus élevés. Est-ce que la situation est semblable chez vous?

M. Dawe: En un sens, je suppose. Il en a justement été question au cours des délibérations sur l'indemnisation des compagnies de chemin de fer. Je crois que nous en sommes maintenant rendus au point où les compagnies de chemin de fer doivent décider ce qui est rentable pour elles et quels produits leur permettent de soutenir la concurrence.

La situation est maintenant moins grave. Toutefois, il y a non seulement les tarifs des chemins de fer, mais également ceux des sociétés d'État, les traversiers et les services le long du littoral de la province... certains tarifs n'ont pas été modifiés depuis 1932. C'est le consommateur qui en bénéficie, qui fait une très bonne affaire. Pour le reste, ce n'est pas très rentable. Il faut parvenir à un meilleur équilibre. Mais nous craignons de voir la situation passer d'un extrême à l'autre, ce qui pourrait priver de transport un grand nombre de localités, sans parler d'un grand nombre d'entreprises.

M. Taylor: Parfaitement. Il y a certainement eu des améliorations au cours de ces dernières années, mais il nous reste encore beaucoup de chemin à faire. Je pense que c'est un aspect très important sur le plan du développement régional: des tarifs honnêtes pour le transport des marchandises d'une région à l'autre.

Passons maintenant à un autre sujet. Pour la partie 2 du mémorandum d'entente entre les premiers ministres, avez-vous un texte à nous proposer? Il me semble que partout au pays on parle constamment du développement régional. Toutes les provinces, même celles qui ne sont pas très excentrées, éprouvent des difficultés sur le plan du développement régional. Je me demandais si vous aviez un texte précis portant sur cet aspect et qu'on pourrait inclure dans le projet de loi.

M. Dawe: Non, rien qui diffère du texte de la résolution des premiers ministres. En principe, je crois que cela convient tout à fait. Je ne crois pas qu'il faille trouver autre chose.

M. Taylor: Vous voulez donc que le libellé ressemble à ce que nous avons maintenant.

M. Dawe: Oui.

M. Taylor: Encore une question. Je remarque que les dispositions financières sont... il y a 15 ou 20 ans, nous aurions été aux anges si nous avions obtenu pareille chose du gouvernement fédéral. D'une façon générale, les ministres étaient-ils satisfaits des conditions financières proposées aux provinces pour la sécurité?

M. Dawe: Je le crois. Certaines provinces voient cela comme un cadeau. Malheureusement, nous ne sommes pas du nombre. Mais cela contribuera considérablement à notre capacité de... sans cela, nous serions incapables de donner suite à ces mesures; certainement pas dans les délais prévus.

[Texte]

Mr. Taylor: So it is going to be one of the major items in having safety on an equal status right across our nation.

• 0900

Mr. Dawe: No question. I mean, they recognized from the extremes the provinces who did not really need the money nor want it and said so, that they would be implementing the program on their own, to places like the Northwest Territories and the Yukon which said that if they had to implement this, they just could not sustain it. It is just too onerous. So from a full funding of the Northwest Territories to provinces that did not want anything, there is a group in between, including this province, that I think can do the program now because of the financial help.

Mr. Taylor: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Benjamin, a short intervention. We are just about on the clock.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, just a supplementary to Mr. Taylor's question. With the memorandum of understanding and the financial assistance, what do you think or what did the Ministers say about the length of time, the timeframe required to have the national safety regime in place, the inspection requirements, the number of inspectors needed and whatnot, in place and fully functioning and in force? What is the timeframe you think Newfoundland will need and the whole country will need before that is in place?

Mr. Dawe: I suspect we will be about a year away from full implementation. The kind of suggested timeframes that were outlined from the officials in the various provinces had different things kicking in at different times; there is a whole range in there. There are about two pages of timeframes. But I would suspect, and again it is just an educated guess, that almost all provinces will be in within a 12 to 18 month period maximum.

Mr. Benjamin: On the question of plugging Newfoundland into Confederation, that is DC and AC, during and after Confederation, and the agreement that the railways considered an essential part of it, I have long held the view that if you are going to keep it you have to make something out of it. Do you feel that the Newfoundland railway system would in fact become viable or a lot closer to being viable if it were rebuilt in the sense of substantial upgrading by way of straightening curves and better roadbed and, more particularly, standard gauge track? And in conjunction with that, I have also held the view for a long time that the ferry services are part of the national highway and rail system. They are an integral part of it. What would Newfoundland's view be in terms of just calling it exactly that; that things such as tolls should be very nominal and not cost-recovery, so that we do not discriminate against places like Newfoundland and

[Traduction]

M. Taylor: C'est donc ce qui va contribuer principalement au maintien du même degré de sécurité d'un bout à l'autre du pays.

M. Dawe: Très certainement. Il y a certaines provinces qui n'ont pas besoin de ces fonds, qui n'en veulent pas et qui l'ont dit clairement. Elles préfèrent appliquer le programme de façon autonome. Cependant, il y a d'autres régions du Canada, comme les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, qui ne pourraient tout simplement pas mettre en place et soutenir un tel programme, qui serait vraiment trop coûteux. Il y a également des provinces qui se situent entre ces deux pôles, c'est notre cas notamment. Nous pourrions mettre en oeuvre ce programme grâce à l'appui financier.

M. Taylor: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Benjamin, pour une brève intervention. Nous nous en tenons plus ou moins à l'horaire prévu.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais poser une question complémentaire qui fait suite à celle de M. Taylor. Le protocole d'entente prévoit les conditions de l'aide financière. Prévoit-il également un échéancier? Quand le programme national de sécurité sera-t-il instauré? Quelles seront les exigences en matière d'inspection, le nombre d'inspecteurs, etc.? Quand est-ce que tout cela fonctionnera complètement? Combien de temps faudra-t-il à Terre-Neuve et au Canada avant que tout fonctionne convenablement?

M. Dawe: Je suppose qu'il faudra attendre un an avant que ce programme fonctionne comme il se doit. Les différentes provinces ont prévu différentes circonstances et différents échéanciers, mais de façon générale, il me semble que tout devrait être fait dans l'année ou l'année et demie.

M. Benjamin: Les conditions de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération prévoyaient des garanties concernant les chemins de fer. J'ai toujours pensé que si l'on voulait s'en tenir à cette entente, il fallait également s'occuper de la question des chemins de fer. Estimez-vous que le système ferroviaire de Terre-Neuve pourrait devenir rentable ou, en tout cas, plus rentable qu'il ne l'est à l'heure actuelle s'il était reconstruit, amélioré, c'est-à-dire si l'on améliorerait l'assiette de la voie, si l'on éliminait les nombreuses courbes, mais surtout si l'on adoptait le même écartement des voies que dans le reste du Canada? J'ai toujours pensé également que les services de traversiers faisaient partie intégrante des réseaux routiers et ferroviaires nationaux. Quel est le point de vue de Terre-Neuve sur cette question? Cette province serait-elle d'accord avec ce point de vue? En bref, les droits de péage ne devraient-ils pas être réduits à leur plus simple

[Text]

Vancouver Island and other places in Canada that require that kind of service because of their geography?

The Chairman: A short answer on that, because it is the right question, Mr. Minister.

Mr. Dawe: You want it really quick. We have looked at it and we have had studies done with regard to the railway. I do not think the standard gauging would ever be worth the cost. The way things are moved has changed considerably. The container program and so on are making it so that it is not necessary any more. There will not be any rail cars coming across the gulf within another couple of months. It will be all moved from a container perspective, so the necessity of being able to take a car or train from the mainland and put it on the tracks in Newfoundland is not there any more. And we have looked at some other aspects of it. The need for upgrading to the same kind of extent that would have been necessary because of the methods of moving 10 years ago or 15 years ago are not there now. But it certainly needs upgrading.

As it relates to the ferry system across the gulf as a part of the TCH, as a province we have advocated that for a long period of time and are very supportive of that. The cost-recovery, or the amount of money that is recovered from fares, is certainly minimal compared with what we believe is the negative aspect from a tourism perspective and from the perspective of the general movement of people to and from the province.

• 0905

The Chairman: Just a short supplementary to Mr. Tobin, taking the place of Mr. Ouellet, who has stood down for Mr. Tobin's supplementary.

Mr. Tobin: Ron, I want to go back to the question I was asking you earlier but ran out of time. It really alluded in some way to section 276 of the Railway Act versus subsection 32(2) of the Terms of Union, again that question of there really being at this stage nothing in Bill C-18 to recognize any constitutional rights with respect to transportation that Newfoundland, or for that matter other provinces—and there are some examples in other provinces—might have.

The second part of the premiers' resolution would answer some of that concern because most of these constitutional rights in transportation really are a reflection of the geography and the nature of the provinces.

Would you like to see, for example, something in clause 3, the declaration of the bill, a notwithstanding clause for example—that would solve all the problems and solve the problems in the courts, for that matter—that would say that this act applies notwithstanding any constitutional rights or transportation provisions or programs provided for in the Constitution of Canada? It would take care of Newfoundland; it would take care of Prince Edward

[Translation]

expression et ne pas servir à recouvrer les coûts, ce qui mettrait Terre-Neuve, l'île de Vancouver et d'autres endroits sur un pied d'égalité avec n'importe quelle région de notre pays?

Le président: La question devrait être courte; en effet, la question est très bien posée, monsieur le ministre.

M. Dawe: Si vous voulez que je réponde très rapidement, voici: nous avons étudié cette question, des études ont été faites sur le sujet des chemins de fer. Je ne crois pas que cela vaudrait la peine, financièrement, de modifier l'écartement des voies dans notre province. Les choses ont en effet évolué considérablement. Le transport par conteneurs a changé complètement la situation. Il faudra attendre deux mois avant que des wagons ne traversent le golfe. Tout sera acheminé par conteneurs, ce qui élimine du fait même la nécessité de mettre des wagons sur les traversiers pour qu'ils continuent leur route à Terre-Neuve. Les modes de transport ont changé considérablement au cours des dix ou quinze dernières années. Cependant, cela ne signifie pas que les choses soient parfaites.

Depuis très longtemps, cependant, nous préconisons l'idée selon laquelle le traversier ne fait que prolonger la route transcanadienne jusque chez nous. Le problème ne se trouve pas au niveau de la rentabilité du traversier, mais plutôt au niveau de l'éloignement et des problèmes que cela peut créer en ce qui concerne le tourisme et les échanges en général avec l'extérieur de la province.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Tobin, qui remplacera M. Ouellet et posera une brève question complémentaire.

M. Tobin: Ron, j'aimerais revenir à la question que je vous posais précédemment, mais que je n'ai pu épuiser, faute de temps. En fait, je voulais parler de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer et mettre celle-ci dans la balance avec le paragraphe 32(2) des Conditions de l'union. En fait, le Bill C-18 ne reconnaît pas à l'heure actuelle de droits constitutionnels en matière de transport à Terre-Neuve ni à aucune autre province.

La deuxième partie de la résolution des premiers ministres permettrait de résoudre ce problème, en partie du moins; en effet, ces droits constitutionnels en matière de transport ne sont à proprement parler que le reflet de la géographie des différentes provinces.

Ne croyez-vous pas que l'article 3, la déclaration, devrait inclure une disposition de dérogation? Cela réglerait bien des problèmes, notamment les contestations devant les tribunaux. Une telle disposition pourrait prévoir que la loi s'applique nonobstant les droits constitutionnels ou les dispositions en matière de transport ou les programmes prévus dans la constitution. Cette disposition réglerait le problème dans le cas de Terre-Neuve, et même dans le cas

[Texte]

Island, for that matter. I am not sure if there are other provinces. Is that viable?

Mr. Dawe: What we have asked for here, of course, is an interpretation to be placed in the act—

Mr. Tobin: Right in the act.

Mr. Dawe:—with regard to our position.

With regard to what you said, a general phrase in there that would cover off this province, and others as well, may in fact be appropriate. I am unaware of the situation existing in other jurisdictions, but it certainly may, and that sort of phraseology may in fact address our concerns and address the concerns of other jurisdictions as well. So I would like to have a look at the concept of generalizing it rather than being specific.

The Chairman: Mr. Minister, thanks very, very much for coming. We will see you at noon.

The next witness is the Harmon Corporation of Stephenville, and appearing on its behalf are Mr. Cochrane, its Chairman, and Mr. Brian Wentzell.

Gentlemen, welcome to the table. Your brief has been circulated. If you want to give us an overview of your brief, then we will throw it open to questions and answers.

Mr. Brian Wentzell (Solicitor, Harmon Corporation): Thank you very much, Mr. Chairman.

For those of you who do not know us, I am Mr. Wentzell and sitting next to me is Mr. James Cochrane, the Chairman of the Harmon Corporation. My capacity today is as solicitor for that corporation.

• 0910

Mr. Chairman, we will give you a brief overview of our position on Bill C-18. That is the one that we are particularly interested in today. I think the brief is probably fairly clear. So I will not reiterate a lot of what is in the brief. I think the thing of primary concern to the Harmon Corporation, which is a development agency in this province, located on the west coast, some 10 hours by road from here—when the road is open in the wintertime—and about an hour by air from St. John's, is the role of regional economic development and the wording of paragraph 3(d) of the bill.

I think the Hon. Mr. Dawe covered this point at length this morning, and there is really nothing that we would disagree with in his presentation. It is our feeling, however, that paragraph 3(d) is the real culprit here. While it recognizes that regional economic development is a component of transportation policy, we think that, when you look at the bill overall, and in particular the commercial thrust that you find within this bill, that paragraph 3(d) should read as follows:

[Traduction]

de l'Île-du-Prince-Édouard. Je ne sais pas s'il y a d'autres provinces qui trouveraient une telle disposition avantageuse. Est-ce que ce serait possible?

M. Dawe: Ce que nous demandons, c'est un article d'interprétation dans la loi. . .

M. Tobin: Dans la loi elle-même?

M. Dawe: . . . qui préciserait quelle est notre situation.

Quant à votre suggestion, une phrase de nature générale concernant Terre-Neuve, et d'autres peut-être, pourrait convenir. Je ne suis pas au courant de la situation dans les autres provinces, mais l'insertion d'une telle disposition pourrait sans doute régler cette question. Personnellement, je serais en faveur d'une disposition assez générale, plutôt que d'un libellé très précis.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie d'être venu aujourd'hui. Nous vous reverrons à midi.

Le témoin suivant est la *Harmon Corporation* de Stephenville, représentée par son président, M. Cochrane, ainsi que par M. Brian Wentzell.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Nous avons reçu votre mémoire. Peut-être voudriez-vous nous en donner un aperçu général, après quoi nous pourrions passer aux questions et réponses.

M. Brian Wentzell (avocat, *Harmon Corporation*): Merci, monsieur le président.

Pour ceux d'entre vous qui ne nous connaissent pas, je me présente: je suis M. Wentzell. Je suis accompagné de M. James Cochrane, président de la *Harmon Corporation*. Je suis ici en tant qu'avocat de cette société.

Monsieur le président, nous aimerions vous donner un court résumé de notre position concernant le projet de loi C-18. Car c'est principalement sur ce projet de loi que nous voudrions nous concentrer aujourd'hui. Notre mémoire est sans doute bien clair, et nous ne reviendrons pas sur beaucoup de questions qui y sont développées. La Harmon Corporation, qui s'occupe de développement économique, est située sur la côte ouest, à 10 heures de route d'ici, quand la route est ouverte—et à 1 heure d'avion de Saint-Jean. Nous aimerions faire porter nos remarques surtout sur le rôle du développement économique régional prévu dans le contexte du paragraphe 3d) du projet de loi.

Je crois que le ministre Dawe a discuté de cette question en long et en large ce matin, et nous n'avons rien à redire à son exposé. Nous estimons quant à nous que le paragraphe 3d) est véritablement au coeur du problème. Alors qu'il reconnaît que le développement économique régional est une composante de la politique en matière de transport, lorsque l'on envisage le projet de loi dans son ensemble, et en particulier l'orientation commerciale du projet de loi, le paragraphe 3d) devrait être libellé comme suit:

[Text]

Transportation is recognized as a key to regional economic development, and where commercial viability objectives conflict with regional economic development objectives, the latter objectives shall prevail.

Now, some members of the committee may feel that is a dramatic departure from the intent of the *Freedom To Move* paper and the whole approach. But I think if you look at the history of this country, and the role that transportation has played in regional economic development, it has a historical basis. And I think that if you look at the realities of the current economic development in the country, and particularly in the Atlantic region, that policy statements such as this are essential to continue to foster that development.

There has been considerable discussion around this table, as I understand it, throughout your hearings about the effect of rail line abandonment. And really, if you want a practical example of the role of regional economic development, one only has to look at the railroad system of Canada. It is well known that the Newfoundland Railway, which is operated by a division of CN, is not healthy in an economic sense. Maybe it is not healthy in an equipment sense as well.

If you look at the issue of rail line abandonment, we feel that there are certain provisions of the bill that should be amended there as well. If you look at clause 175; 175 really attempts to deal with the branch line abandonment issue. Now, I am not quite sure how you define a branch line as compared to a main line. I am not sure if all of Newfoundland would be considered a branch line of the Canadian system or whether just components within it would be the branch line.

The Town of Stephenville, which is where my client is situated, is located on a branch line within the Newfoundland system. For instance, this winter, CN just decided on its own initiative not to plough that line at all. So for the last three months, it has been effectively out of business. I do not think there is any application for the Canadian Transport Commission to allow that to happen. They just say that weather prevents them from doing it, and their needs are so great on the main line that they are not going to deal with the branch lines.

You get into this type of situation, and what concerns us is that in clause 175, as it is currently worded, there is a provision for a phase-out of branch lines where they are uneconomic. There is a provision for some government-to-government and government-to-private-industry negotiation to occur to allow for the funding of alternative services, but it seems to be aimed primarily at the services on the branch line abandoned.

We have a couple of industries in Stephenville that are going to be affected by the abandonment, be it *de facto* or legal, of that branch line. One is a feed grain mill, which produces livestock feed grains for western Newfoundland,

[Translation]

Le transport est considéré comme une clé du développement économique régional, et dans le cas où les objectifs de viabilité commerciale entrent en conflit avec ceux du développement économique régional, ces derniers devraient l'emporter.

Certains membres du Comité estimeront sans doute qu'il s'agit là d'une divergence importante avec l'intention du document *Aller sans entraves* et la façon habituelle de voir les choses. Cependant, si l'on envisage l'histoire de notre pays et le rôle qu'ont joué les transports dans le développement économique régional, on se rend compte que notre proposition se base sur un fondement historique. Si l'on envisage les réalités du développement économique actuel dans notre pays, et particulièrement dans la région de l'Atlantique, une telle philosophie est absolument essentielle au développement.

Si je comprends bien, la question de l'abandon des lignes de chemin de fer a fait l'objet de nombreuses discussions dans cette tribune. Si l'on veut un exemple pratique du rôle que peut jouer le développement économique régional, il suffit d'aborder la question du système ferroviaire. Il est bien connu que le *Newfoundland Railway*, qui est exploité par une division du CN, ne se trouve pas dans une situation économiquement saine. Quant à l'équipement, il n'est pas en très bon état non plus.

Parlons de l'abandon des lignes de chemin de fer. Nous estimons que certaines dispositions du projet de loi devraient être modifiées dans ce contexte également. Prenons par exemple l'article 175, qui traite de cette question. Je ne suis pas sûr de savoir comment définir une ligne secondaire par rapport à une ligne principale. Devrait-on par exemple considérer que tout le système ferroviaire terre-neuvien n'est qu'une ligne secondaire par rapport au système canadien, ou doit-on plutôt penser que seules certaines lignes sont des lignes secondaires?

La ville de Stephenville, où se trouve mon client, se situe sur une ligne secondaire du système ferroviaire terre-neuvien. Au cours de cet hiver, le CN a décidé de sa propre initiative de ne pas déblayer cette ligne. Ainsi, au cours des trois derniers mois, cette ligne a été fermée. Je ne crois pas que l'on doive même présenter de demande à la Commission canadienne des transports. Le CN doit simplement dire que les conditions de température sont telles qu'il ne peut entretenir les voies, étant tellement occupé sur les voies principales.

Or, l'article 175 du projet de loi dans son libellé actuel prévoit une suppression progressive des lignes secondaires là où celles-ci ne sont plus économiques. Des négociations entre les différents paliers de gouvernement, ainsi qu'entre le gouvernement et les industries privées, peuvent prévoir le financement d'autres services, mais il semblerait que celui-ci vise principalement le tronçon secondaire abandonné.

Différentes industries de Stephenville sont touchées par l'abandon de fait ou de droit de cette ligne secondaire. Il y a notamment une usine de céréales fourragères destinées au bétail de l'ouest de Terre-Neuve, et peut-être d'autres

[Texte]

and perhaps more than that area. The second one is an Abitibi-Price newsprint mill, which ships most of its production to the States, and a lot of that production goes by rail. Traditionally it has gone in boxcars. But with the conversion from boxcars to containers, it is now going primarily by containerized shipments.

• 0915

The thing is there are costs associated with the conversion of the transportation system for these users, and the costs do not just occur in Stephenville, Newfoundland, they occur on the other end too. Either the feed grain—the raw material, if you wish—is packaged differently at its point of origin, or the materials that are being produced and shipped out are being handled differently than they would otherwise be at the point of arrival. It is our opinion that clause 175 should be amended to allow for compensation to be paid on a negotiated basis at both ends of the freight shipment, not just at the branch-line end.

There is another factor here too. We know, and I do not think it is any great secret, that the railroads have a demarketing plan. Some of the people around the table may wonder what a demarketing plan is. That is simply a marketing plan to get you out of a particular market. Certainly in Atlantic Canada, and I would assume perhaps in other areas of Canada, there is an old story, that if you do not want to do something, just let CN organize the schedules and they will work it in such a way that you will not continue. I suppose in the chairman's riding he could say the same thing about CP.

It is that type of thing we are very worried about, because if you do not plough the lines in the wintertime, then obviously the users are going to find alternative sources of transportation, and they will do so out of their own pocket. We think there should be a retroactive compensatory clause put in to cast back costs of provision of alternative services for a 24-month period from the date of abandonment.

Those, Mr. Chairman, are really outlined in our brief on pages 6 and 7, where we suggest the amendments to subclauses 175(1) and 175(6). The underlying portions are the amendments you will find.

Another aspect of clause 175 is when the negotiations take place for the abandonment of a particular branch line there is a limitation of liability in the bill, and the limitation of liability works in favour of the Canadian government. Any compensation agreed upon cannot exceed five years' losses on the branch line that is being abandoned. If the branchline is only two or three miles long, perhaps that is not a great concern. But in the case of Stephenville, the branch line is about 15 kilometres in length between a place called White's Road and the town itself. But that is not the whole story. The whole story is the containerized base in western Newfoundland for CN is located in Corner Brook, which is 80 kilometres from Stephenville, not 15 kilometres.

[Traduction]

régions également. Il y a également l'usine d'Abitibi-Price, qui envoie la plus grande partie de sa production de papier journal aux États-Unis, production qui est surtout acheminée par rail. Traditionnellement, c'était fait dans des wagons couverts, mais depuis la conversion, le transport se fait principalement par conteneurs.

Cette conversion implique des frais pour les utilisateurs, pas simplement à Stephenville, Terre-Neuve, mais également à la fin du trajet. Le conditionnement de la matière première, notamment les céréales fourragères, doit être modifié, ou le produit fini doit être manutentionné différemment au point de destination. Nous estimons que l'article 175 devrait être modifié en vue de permettre une indemnisation des frais suite à une entente négociée au point de départ et à l'arrivée, et pas simplement au point de destination de la ligne secondaire.

Il faut tenir compte d'un autre facteur également. Nous savons, et ce n'est un secret pour personne, que les chemins de fer ont un programme de décommercialisation. Certains d'entre vous se demandent peut-être de quoi il s'agit. En fait, il s'agit simplement d'un plan de commercialisation qui vous permet de ne plus desservir tel ou tel marché. Dans les provinces de l'Atlantique, et sans doute dans d'autres régions du pays, si l'on ne veut plus desservir tel ou tel endroit, il suffit simplement de s'organiser pour que le CN prévoie les horaires. Je suis sûr que le président pourrait dire de même pour le CP dans sa circonscription.

C'est une question qui nous préoccupe au plus haut point. En effet, si le CN ne déneige pas les voies en hiver, il est certain que les usagers se trouveront d'autres moyens de transport à leurs propres frais. Nous estimons qu'il devrait y avoir une indemnisation prévue dans la loi qui permettrait d'absorber les coûts d'autres services pour une période de 24 mois à partir de la date de l'abandon.

Nous précisons ces questions aux pages 6 et 7 de notre mémoire et nous incluons également les amendements aux paragraphes 175(1) et 175(6).

L'article 175 prévoit également une restriction qui est à l'avantage du gouvernement canadien. En effet, l'indemnisation faisant l'objet d'un accord ne peut dépasser les pertes subies pendant cinq ans sur l'embranchement où le service ne sera plus assuré. Si celui-ci n'est que de deux ou trois milles, cela ne posera sans doute pas de graves problèmes. Cependant, dans le cas de Stephenville, cet embranchement, qui va de la ville au lieu-dit White's Road, est de 15 kilomètres. De plus, le transport par conteneurs du CN dans l'ouest de Terre-Neuve se situe à Corner Brook, qui se trouve à 80 kilomètres de Stephenville, et non à 15 kilomètres.

[Text]

One of the members mentioned his fears about the Trans-Canada Highway. Well, I can assure the member concerned that there is 60 kilometres of two-lane Trans-Canada Highway between Corner Brook and the access road into Stephenville. Although there are not that many bridges on that stretch of highway, it is in the most mountainous area of Newfoundland, and in the wintertime that road is dangerous at best, from about October 15 to perhaps April 15. There is tremendous truck traffic, and that type of traffic, over that area, and the type of abandonment that would occur would only add to the amount of truck traffic.

So whatever the costs would be of abandoning 15 kilometres of rail line, compared to rebuilding perhaps 60 kilometres of Trans-Canada Highway, could not be measured in terms of losses over a five-year period; and therefore we feel that subclauses (3) and (7) of clause 175 should be deleted from the bill in their entirety so there is no artificial limitation imposed upon the compensation. It is a matter of negotiation, and if you are not a good negotiator, maybe you will still end up with a bad deal. But we do not think there should be an arbitrary factor put into it.

Another area of some concern to us is competition. Competition is the underlying thrust of this whole legislation. We have seen some of the benefits, and also some of the more detrimental aspects, of deregulation already.

• 0920

One of the things that really concerns us this \$20 million limitation. The National Transportation Agency will only have authority to review acquisitions where the party acquired has either \$20 million of assets or \$20 million in gross revenue. In what we would call peripheral Canada—and peripheral Canada may not necessarily just be east of Montreal; it could be any of the lesser populated regions of the country—it is our opinion that \$20 million could pretty well buy the whole transportation system, with the exception of the Trans-Canada Highway. Our position is that \$20 million figure, which is an arbitrary figure, should be substantially reduced, or perhaps the whole clause of the bill applying to that figure should be rethought in its entirety.

We suggest in our brief that it be reduced to \$5 million. In retrospect, we are not even necessarily happy with the \$5 million figure.

I think Minister Dawe, this morning, clearly put it forth. Here we are in a region of 550,000 people. Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island are not a whole lot more populated, but we have a huge chunk of geography to deal with that they do not. You are dealing with very, very small populations in very remote areas, and it makes commercial viability and competition a very difficult thing at times. We are looking at things as basic as perhaps one shipment of food a week by road, or by sea, or whatever.

[Translation]

Un des membres du Comité nous a fait part de ses craintes concernant la route transcanadienne. Je puis vous assurer qu'entre Corner Brook et la voie d'accès à Stephenville, la Transcanadienne s'étend sur 60 kilomètres et est en voie simple. Même s'il n'y a pas beaucoup de ponts dans cette région, celle-ci est une des plus montagneuses de Terre-Neuve, et en hiver, la route est extrêmement dangereuse, du 15 octobre au 15 avril. Il y a énormément de routiers qui circulent sur cette route, et l'abandon des voies de chemin de fer aura pour effet d'augmenter encore davantage ce genre de trafic.

Ainsi, les frais supportés à la suite de l'abandon de cette voie de chemin de fer sur 15 kilomètres, si on les compare à la reconstruction de 60 kilomètres de Transcanadienne, ne pourraient être mesurés en tenant compte des pertes subies sur une période de cinq ans. Nous estimons par conséquent que les paragraphes 175(3) et 175(7) devraient être abrogés afin qu'aucune limite artificielle ne soit imposée en matière d'indemnisation. Celle-ci devrait en effet faire l'objet de négociations au lieu d'être décidée de façon arbitraire.

Un autre domaine qui nous préoccupe est celui de la concurrence. La concurrence, c'est la raison d'être de ce projet de loi. Nous avons vu quels en étaient les avantages, et nous avons eu l'occasion déjà de constater certains des inconvénients de la déréglementation.

Cette question des 20 millions de dollars nous inquiète passablement. L'office national des transports ne sera saisi des acquisitions que lorsque la compagnie rachetée a un actif de 20 millions de dollars ou un revenu brut de 20 millions de dollars. Dans la zone périphérique du Canada—et quand je parle de zone périphérique, je ne parle pas seulement de l'est de Montréal, mais de n'importe quelle région moins peuplée—20 millions de dollars suffiraient probablement à racheter tout le système de transport, à l'exception de la route transcanadienne. Nous estimons que ce chiffre de 20 millions de dollars est arbitraire, qu'il doit être réduit considérablement, ou peut-être faudrait-il repenser tout l'article qui fait état de ce chiffre.

Dans notre mémoire, nous proposons de ramener cette limite à 5 millions de dollars. Rétrospectivement, ces 5 millions de dollars ne nous satisfont pas entièrement non plus.

Le ministre Dawe, ce matin, l'a expliqué clairement. Nous sommes ici dans une région de 550,000 personnes. La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard n'ont pas tellement plus de population, mais nous avons un territoire énorme qu'ils n'ont pas. Lorsque la population est clairsemée sur un territoire vaste et isolé, la rentabilité commerciale et la concurrence ne fonctionnent plus très bien. Dans certains cas, il peut s'agir de nécessités fondamentales, une expédition de produits alimentaires par semaine, par la route, par mer, ou par un autre moyen.

[Texte]

We are concerned about the preservation of competition here. We think there is a public interest to be served, and we think the National Transportation Agency should oversee that public interest.

Another factor, Mr. Chairman, came to light subsequent to the filing of the brief, and you will hear more about this as you travel westward. In Moncton, the Atlantic Provinces Transportation Commission will deal with this as well. It is our understanding that with the passage of Bill C-18, and with the likelihood of a significant quantity of rail lines in Atlantic Canada being abandoned in fairly short order by both railways, there becomes an interpretative problem with the Maritime Freight Rates Assistance Act.

That act is geared totally to rail shipments, and there is no provision in the act, which I think was initially passed in 1927, for rate assistance being given to piggyback movements, or any type of intermodal movement. I know CN has decided that their eastern Canadian intermodal terminal will be Moncton, New Brunswick. Now, if they start to offload rail cars in Moncton, and then ship everything by road, say to Sydney, or Port aux Basques, or Stephenville, or St. John's, do we then lose the benefit of the Maritime Freight Rates Assistance Act? We fear an interpretation will develop that will deny us access to the benefits of that, and in fact deny Atlantic Canada access to the benefits of that, and that would affect the chairman's own riding and all of us in the east.

There are a number of consequential amendments in this bill relating to the Maritime Freight Rates Assistance Act, and we would recommend, Mr. Chairman, that some thought be given to that. And perhaps clause 4 of the bill should be amended by providing that railway intermodal movements of trailers and containers be deemed to be all rail movements for the purposes of that act.

Mr. Chairman, those are the points by way of summary, and that one new point we would like brought up. We are now prepared to take questions.

The Chairman: Mr. Cochrane, I want to thank for your overview which does pinpoint a lot of large problems that are very definite and peculiar to Atlantic Canada. Could you send us along the wording of that amendment, and also that section you mention about the five-year period? That is not in your brief is it?

• 0925

Mr. Wentzell: Yes, it is. If you will refer to page 5, paragraph 15, the deletion of subsections 3 and 7 was dealt with there—

The Chairman: Oh yes.

[Traduction]

À notre avis, il faut sauvegarder la concurrence. Il y va de l'intérêt du public, et c'est à l'office national des transports de défendre l'intérêt public.

Monsieur le président, un autre facteur est survenu après que nous eûmes déposé le mémoire, et c'est une chose dont vous entendrez parler au cours de vos déplacements dans l'Ouest. À Moncton, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique s'en occupera également. Nous croyons comprendre que l'adoption du projet de loi C-18 et l'abandon probable d'un grand nombre de voies de chemin de fer dans les provinces Maritimes en l'espace de très peu de temps provoqueront un problème d'interprétation de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Cette loi, adoptée pour la première fois en 1927, porte exclusivement sur les transports par chemin de fer; elle ne prévoit aucune subvention des taux de transport dans le cas des transports ferroviaires ou autres transports intermodaux. Je sais que le CN a décidé d'installer son terminal intermodal pour l'Est du Canada à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Maintenant, s'il commence à décharger des wagons à Moncton, pour expédier tout par la route, à destination de Sydney, de Port-aux-Basques, de Stephenville ou de Saint-Jean, est-ce que nous allons perdre les avantages prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Nous craignons qu'une nouvelle interprétation ne nous empêche d'en profiter, m'empêche les provinces Maritimes de profiter de ces dispositions, ce qui affecterait la circonscription même du président, comme nous tous dans l'Est.

Ce projet de loi prévoit un certain nombre de modifications corrélatives, et nous recommandons, monsieur le président, qu'on envisage d'en adopter au sujet de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Peut-être pourrait-on modifier l'article 4 du projet de loi et préciser que les transports intermodaux de remorques et de conteneurs sont assimilés à tous les types de transport par rail aux fins de la loi.

Monsieur le président, voilà donc un résumé de nos observations. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Monsieur Cochrane, je vous remercie de nous avoir signalé un grand nombre de problèmes importants qui intéressent particulièrement les provinces atlantiques. Pourriez-vous nous communiquer l'énoncé de cet amendement, et également l'article auquel vous faites allusion quand vous parlez de la période de cinq ans? Ce n'est pas dans votre mémoire, n'est-ce pas?

M. Wentzell: Si, vous trouverez la référence à la page 5, paragraphe 15, la suppression des paragraphes (3) et (7). . .

Le président: Oh, oui.

[Text]

Mr. Wentzell: —and all of our proposed amendments, with the exception of the Maritime freight rate amendment, are included in the brief.

The Chairman: Okay. Thanks very much.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I want to welcome Mr. Wentzell, who has been our witness, and Mr. Cochrane, Chairman of the Harmon Corporation, to the committee and tell them that I think the brief they put together—and all members will appreciate it—is absolutely first class. You have not only flagged for us a number of concerns you have, but you have also provided for us some words and some specific amendments that ought to be considered by the committee as part of its clause-by-clause analysis of this bill. It is an absolutely excellent presentation and I congratulate you both.

I am so certain that Mr. Wentzell has had such a powerful effect on members of this committee with respect to his recommendation on costs being incurred by shippers and customers, and so on, with respect to rail-line abandonment, that I am not going to question on that subject. It has been such a clear statement of principles that I will not touch it.

Neither will I touch the last point you made, because I know you now, while you are sitting here in a Newfoundland hotel, surrounded by the splendour afforded you in Newfoundland, have visions of the track being rolled up in your riding. So I will not touch that one as well, and we are going to do something about it.

I do want to deal with a number of issues.

Stephenville of course is an airport town. It has been for a long time since really the town being incorporated as a community goes back to the establishment of an airport and airbase. You have not mentioned the entry/exit provisions for carriers under the bill. I know you are familiar that you have to apply; that, with the exception of the north, really carriers can enter at will as long as they are fit, willing and able—those famous three words—and can exit on 60 days' notice.

When you last were before this committee in Halifax, that was a concern of yours. Is it no longer a concern at all?

Mr. Wentzell: Thank you, Mr. Tobin, first of all for the accolades, and then secondly—

Mr. Tobin: It has nothing to do with the fact that you come from my riding.

Mr. Benjamin: Perish the thought.

Mr. Wentzell: It is still very much a concern, and in fact Stephenville is one of the first locations to have the true benefit of deregulation, that being the exit of Canadian Pacific Airlines. Given the schedule they had, that may not be much of a loss. I think it is part of this new

[Translation]

M. Wentzell: ... et tous les amendements que nous proposons, à l'exception de l'amendement à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, tout cela est compris dans le mémoire.

Le président: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je souhaite la bienvenue à M. Wentzell, notre témoin, ainsi qu'à M. Cochrane, président de la Harmon Corporation; à mon avis, le mémoire qu'ils ont préparé, et tous les députés l'apprécient, est de très grande qualité. Non seulement vous nous avez signalé vos préoccupations, mais vous nous avez fourni également l'énoncé d'amendements précis que nous pourrions étudier dans le cadre de l'étude article par article du bill. C'est un excellent exposé, je vous en félicite tous deux.

Je suis tellement certain de l'effet de la recommandation de M. Wentzell sur les membres de ce Comité—je parle de la recommandation sur les coûts supportés par les expéditeurs et les clients en cas d'abandon de voies de chemin de fer—que je ne poserai pas de questions sur cela. La déclaration de principes est si claire que je n'y toucherai pas.

Je ne parlerai pas non plus de la dernière observation que vous avez faite, car je commence à vous connaître, et je sais que, bien qu'assis ici dans la splendeur d'un hôtel de Terre-Neuve, tout ce que vous voyez, ce sont les voies qu'on est en train de démanteler dans votre circonscription. Je n'en parlerai donc pas non plus, nous allons nous en occuper.

Toutefois, il y a plusieurs choses dont je veux parler.

Stephenville est bien sûr une ville qui possède un aéroport. Cela remonte à il y a assez longtemps, car, en fait, la ville est devenue une agglomération véritable lorsque la base et l'aéroport ont été construits. Vous n'avez pas parlé des démarches d'entrée et de sortie imposées par le bill aux transporteurs. Vous savez qu'il faut faire une demande, qu'à l'exception du nord, les transporteurs peuvent s'installer librement, à condition d'être prêts, aptes et disposés—trois mots célèbres—et ils peuvent se retirer du marché après un préavis de 60 jours.

Quand vous avez comparu devant ce Comité, à Halifax, vous vous êtes inquiété de cette disposition. Cela ne vous inquiète plus du tout?

M. Wentzell: Merci, monsieur Tobin, tout d'abord pour les félicitations, puis ensuite. . .

M. Tobin: Qui n'avaient rien à voir avec le fait que vous êtes de ma circonscription.

M. Benjamin: Loin de nous une telle idée.

M. Wentzell: Cela nous inquiète toujours énormément, et d'ailleurs, Stephenville est une des premières villes à avoir profité vraiment de la déréglementation, puisque la compagnie aérienne Canadian Pacific est partie. Si l'on considère l'horaire qu'ils avaient, ce n'est probablement

[Texte]

marketing strategy I spoke about on the rail side. CP withdrew their jet flights last fall from Stephenville, and now Stephenville is served by Air Atlantic, the turbo-prop commuter service.

I will turn this part of it over to Mr. Cochrane because he is ready to answer the question.

Mr. James Cochrane (Chairman, Harmon Corporation): Thank you very much. Just following up on the matter of air transport in western Newfoundland, and particularly Stephenville, it is absolutely essential to economic development in our region that we have proper schedules and proper equipment operated.

As our solicitor mentioned, when CP withdrew its jet service it was replaced with DASH-7s and DASH-8s. While we increased the frequency of flights, the actual level of replacement equipment was somewhat less. We went to 30-odd-passenger planes whereas before we had jets carrying 108, 120.

There has been a fair amount of discontent with the new schedule. I suppose that is part of growing pains. It is a little early to tell what the ultimate objective will be there. We have had some concerns recently about the effect deregulation may have on Air Canada in Stephenville.

We are hearing a number of stories. A couple of weeks ago I was in Ottawa and I think the front page of *The Ottawa Citizen* just hypothetically advanced the question of what would happen to small places like Stephenville, Newfoundland, and, I think, Yarmouth. They mentioned one other place. If the rumours we are hearing are correct, Air Canada will not be in Stephenville within another year, maybe two. So that would be another benefit of a deregulation that we just as soon let some other part get.

• 0930

Mr. Tobin: Can we assume more specifically from your comments—this is really what I am trying to get at—because I know you quite effectively raised the subject in Halifax. It may be that you have decided that you were not listened to in Halifax, so at this point you will deal with what is in the bill versus what you would like to see there. But is that still a concern of yours? That in places like Atlantic Canada, Stephenville, Deer Lake, Gander, Goose Bay and so on, at least in this province, that this notion that a carrier merely has to give, with no right of appeal, 60 days notice to the new transportation agency, he is gone. Fundamentally, is that still a problem you have?

Mr. J. Cochrane: That is a major concern of ours. I think on page 4 of our brief, our solicitor has offered a wording in paragraph (d). If (d) is taken in context, and you have to think about it a little while, but (d) would eliminate that 60-day notice. It would eliminate places like

[Traduction]

pas une grosse perte. À mon avis, c'est un élément de cette nouvelle stratégie de commercialisation dont j'ai parlé à propos du transport par rail. CPA a supprimé ses vols par jet en provenance de Stephenville, qui est aujourd'hui desservie par *Air Atlantic*, qui assure une navette avec des appareils turbopropulsés.

Je vais céder la parole à M. Cochrane, car il est prêt à répondre à cette question.

M. James Cochrane (président, Harmon Corporation): Merci beaucoup. Je reviens sur la question du transport aérien dans l'ouest de Terre-Neuve, et en particulier à Stephenville; le développement économique de notre région dépend directement des services aériens dont nous disposons, horaires et matériel.

Comme notre avocat vous l'a dit, lorsque CPA a supprimé son service par jet, il l'a remplacé par des DASH-7 et des DASH-8. La fréquence des vols a augmenté, mais par contre, l'ancien matériel a été remplacé par un matériel moins important. Les anciens jets, qui transportaient 108 ou 120 passagers, ont été remplacés par des appareils d'une trentaine de passagers.

Le nouvel horaire a suscité pas mal de mécontentement. J'imagine que cela fait partie des douleurs de croissance, et qu'il est encore un peu tôt pour juger de la situation. Récemment, nous avons eu des raisons de nous inquiéter des effets de la déréglementation sur les services d'Air Canada à Stephenville.

Nous avons entendu plusieurs rumeurs. Il y a quelques semaines, je me trouvais à Ottawa. Dans le journal *The Ottawa Citizen*, en première page, il était question de ce qui arriverait à de petites villes comme Stephenville, Terre-Neuve, et, je crois, Yarmouth, ainsi qu'un autre endroit. Si les rumeurs que nous entendons sont exactes, Air Canada ne desservira plus Stephenville d'ici un an ou deux. Voilà donc un autre avantage de la déréglementation que nous sommes aussi bien de laisser à une autre région.

M. Tobin: Je sais que vous avez soulevé la question avec beaucoup d'effet à Halifax. Pouvons-nous supposer, d'après vos commentaires, que vous en êtes venus à la conclusion qu'on ne vous avait pas écoutés à Halifax, et que, par conséquent, vous allez faire ressortir ce que vous aimeriez voir dans ce projet de loi par rapport à ce que ce projet de loi contient? Mais êtes-vous toujours préoccupés du fait que dans des endroits comme la région atlantique, Stephenville, Deer Lake, Gander, Goose Bay, etc., du moins dans cette province, un transporteur n'a qu'à donner un préavis de 60 jours au nouvel office des transports, sans droit d'appel, pour qu'il puisse se retirer? Cela vous pose-t-il toujours un problème?

M. J. Cochrane: C'est un problème très important pour nous. A la page 4 de notre mémoire, notre avocat-conseil a proposé un libellé au paragraphe d). Si vous prenez le paragraphe d) dans son contexte, et vous devez y penser un peu, d) éliminerait ce préavis de 60 jours. Il

[Text]

Stephenville and other parts of the maritimes getting lesser quality service than we have right now.

Mr. Tobin: Technically, you could argue it could, but you could spend a lot of time in court and Mr. Wentzell and a bunch of other people would make a lot of money arguing about it—

Mr. J. Cochrane: That is right.

Mr. Tobin:—versus changing the regulatory process.

Let me go from there to another area that I think you flagged. That is the whole question of competition, because that is part and parcel of what we are talking about; competition ultimately in the marketplace and the kind of trouble airlines get into, the kind of equipment demands they have versus capital they have to invest. They are going to determine whether or not it is profitable to keep running an aircraft into a Deer Lake or a Stephenville or any other airport.

I am one of those who are not all that convinced that in the so-called deregulated environment we have gotten all the new increased competition that that was talked about—the so-called U.S. experience—because what we have now is two large national carriers who have swallowed everybody else in sight, right down the line. The small operations are all gone.

We have Wardair who wants to be a national carrier—and time will tell—which is doing well. I think we have a hell of a lot less competition than we had 24 months ago. Would you share that view and are you concerned about the consolidation of the industry in this country? Was that part of your concern, why you could see Air Canada disappearing, for example, out of Stephenville?

Mr. J. Cochrane: Yes it is, Mr. Tobin. One of our main concerns. . . We talked about putting it in our brief here today, but since we had dealt with it in Halifax we thought we should probably leave it out. But in retrospect, maybe we should have included that.

The element of competition as we see it right now, essentially competition in Canada has been really reduced to two major airlines. As I mentioned here a minute ago, if Air Canada pulls out of Stephenville down the road, as a further extension of deregulation, then there will be no competition in Stephenville. Air Nova has not come in there yet. Whether or not they do come in is another matter. We do not know for sure whether they will or not. But to pursue the integrity of the far flung regions of the country, I think it is very important that there be at least the minimum level of competition because where there is none, and based on the U.S. experience a lot of cities, towns and municipalities that were serviced before deregulation lost a lot of equipment and service, we see the same thing happening in Stephenville. Certainly, the

[Translation]

éliminerait la possibilité que des endroits comme Stephenville et d'autres régions des Maritimes reçoivent un service de moindre qualité que celui que nous avons actuellement.

M. Tobin: Techniquement, vous pourriez faire valoir cet argument, mais vous passeriez beaucoup de temps au tribunal, et M. Wentzell, ainsi que beaucoup d'autres personnes, feraient beaucoup d'argent à faire valoir cet argument. . .

M. J. Cochrane: C'est exact.

M. Tobin: . . . par rapport au changement du processus de réglementation.

J'aimerais maintenant passer à un autre aspect dont vous n'avez pas parlé, je crois. Il s'agit de toute la question de la concurrence, car cela est étroitement lié à ce dont nous parlons; la concurrence sur le marché est le genre de problème qu'ont les lignes aériennes, le genre de demandes de matériel qu'elles ont par rapport au capital qu'elles peuvent investir. Elles détermineront s'il est rentable ou non de continuer de desservir Deer Lake ou Stephenville, ou tout autre aéroport.

Je fais partie de ceux qui ne sont pas du tout convaincus que dans ce soi-disant environnement déréglementé, nous avons toute cette nouvelle concurrence dont il a été question—ce qu'on appelle l'expérience américaine. En effet, les deux principaux transporteurs nationaux ont englouti tous les autres transporteurs, de sorte que les petites exploitations ont toutes disparu.

Les choses vont bien pour Wardair, qui veut devenir un transporteur national—le temps le dira. Je crois que nous avons beaucoup moins de concurrence que nous en avions il y a 24 mois. Êtes-vous du même avis, et est-ce que la consolidation de l'industrie dans ce pays vous préoccupe? Cela faisait-il partie de vos préoccupations, le fait qu'Air Canada pourrait par exemple disparaître de Stephenville?

M. J. Cochrane: Oui, monsieur Tobin. L'une de nos principales préoccupations. . . Nous avons discuté de la possibilité de l'inclure dans notre exposé d'aujourd'hui, mais comme nous en avons parlé à Halifax, nous avons pensé qu'il valait mieux ne pas l'inclure. Mais rétrospectivement, je crois que nous aurions dû l'inclure.

A notre avis, actuellement, la concurrence au Canada est en fait réduite à deux lignes aériennes principales. Comme je viens tout juste de le dire, si Air Canada se retire de Stephenville plus tard, par suite de la déréglementation, alors, il n'y aura plus de concurrence à Stephenville. *Air Nova* n'y vient pas encore, et si elle y viendra ou non est une autre question. Nous ne pouvons pas en être certains. Mais pour maintenir l'intégrité des régions éloignées du pays, je crois qu'il est très important qu'il y ait au moins un niveau minimal de concurrence. En effet, aux États-Unis, bon nombre de villes et de municipalités qui étaient desservies avant la déréglementation ont vu les services diminuer énormément lorsqu'il n'y a pas de concurrence. La même chose pourrait certainement se produire à Stephenville.

[Texte]

likelihood is there that it will if competition goes any further.

Mr. Tobin: Just the last area of questioning, Mr. Chairman.

You talk about acquisitions and mergers. The review process kicks in \$20 million. That is what is set up in the bill. Anything over \$20 million that occurs, if there is an application filed, will be reviewed. In the event there is not an application filed, we will not even know about it until after it happens.

You are saying to us that certainly in Atlantic Canada and Newfoundland, \$20 million is a threshold to allow an awful lot of activity to happen totally without review, which could have quite a dramatic impact on the transportation infrastructure, the concentration of the infrastructure. Without being specific, could you give the committee, because I think it would be useful to them, some examples of what you could do in the transportation field? In a province like Newfoundland or P.E.I., if you are not subject to any review for acquisitions under \$20 million, I would submit you could lock up a large chunk of the transportation industry, if no one were looking, unless you were in an acquisition in excess of \$20 million.

• 0935

Could you talk about that for a moment; give us some practical examples?

The Chairman: We are running behind. He has already said you could buy everything out on the Trans-Canada Highway; and you might be able to buy that, too.

Mr. Wentzell: The public record would reveal that EPA was sold for \$20 million. There was the Atlantic Canada airline. You could buy all the trucking industry, piecemeal, for \$20 million.

Mr. Benjamin: When you mentioned that rail line of yours being closed since I guess mid-October. . . this is the kind of thing where we needed modernizing, updating, and re-regulation in transportation. The railroads got their own way almost invariably, or the present law was not enforced. Did you, or anyone else in your area, complain to the CTC, or ask the CTC to take action? There is a section in the present law that says the railways "shall"—not "may"—provide suitable accommodation for all traffic offered; and that includes keeping a line open. Did you make any application to the CTC or any other—

Mr. Wentzell: We did not, because we received no approaches from the shippers involved. However, I think TerraTransport's retort to that would be that they offered alternative service at no extra charge; a containerized truck service.

[Traduction]

M. Tobin: Une dernière question, monsieur le président.

Vous avez parlé d'acquisitions et de fusions. Le projet de loi établit un processus d'examen pour tout ce qui excède 20 millions de dollars, si une demande est déposée. Si aucune demande n'est déposée, nous ne serons au courant de cette acquisition ou fusion qu'après coup.

Vous nous dites que dans la région de l'Atlantique et à Terre-Neuve, 20 millions de dollars donnent certainement la possibilité de faire beaucoup de transactions sans examen, ce qui aurait des effets dramatiques sur l'infrastructure des transports, sur la concentration de l'infrastructure. Sans entrer dans les détails, pouvez-vous donner au Comité des exemples de ce que vous pourriez faire dans le domaine des transports, car je crois que cela nous serait utile? A mon avis, dans une province comme Terre-Neuve ou l'Île-du-Prince-Édouard, si les acquisitions de moins de 20 millions de dollars ne sont pas soumises à un examen, il serait possible d'immobiliser une grande partie de l'industrie des transports, si personne ne fait attention.

Pourriez-vous nous en parler un peu et nous donner des exemples pratiques?

Le président: Nous prenons du retard. Il a déjà dit que vous pourriez acheter tout ce qui est sur la Transcanadienne; vous pourriez peut-être effectivement le faire.

M. Wentzell: Les registres publics indiqueraient que EPA a été vendue pour 20 millions de dollars. C'était la compagnie aérienne de la région de l'Atlantique. Vous pourriez acheter toute l'industrie du camionnage pour 20 millions de dollars.

M. Benjamin: Lorsque vous avez dit que votre chemin de fer était fermé depuis, je crois, la mi-octobre. . . voilà le genre de chose où nous avions besoin de modernisation et d'une nouvelle réglementation des transports. Les chemins de fer ont presque toujours eu gain de cause, ou on n'a pas fait respecter la loi actuelle. Est-ce que vous, ou quelqu'un d'autre dans votre région, vous êtes déjà plaints auprès de la Commission canadienne des transports ou avez demandé à cette dernière d'intervenir? Il y a un article dans la loi actuelle stipulant que les chemins de fer «doivent»—et non «peuvent»—fournir un service convenable à tout le trafic qui est offert; et cela comprend le maintien d'une ligne. Avez-vous déjà déposé une demande auprès de la Commission canadienne des transports, ou toute autre. . .

M. Wentzell: Non, car nous n'avons reçu aucune demande des expéditeurs. Cependant, je crois que TerraTransport vous répondrait qu'ils offrent un autre service sans frais additionnels; un service de camionnage avec conteneurs.

[Text]

That is fine for the short run. I think is probably a de-marketing strategy they have developed. But after they tear up the rails, I think the price structure will change significantly.

Mr. Benjamin: We have noticed that with both railroads. In fact, we have an internal document of CN regarding 1,000 miles of track in and around Ottawa, the Laurentian division, instructing their traffic managers not to solicit any more business.

Mr. Chairman, about your air services in and out of Stephenville and places like it, was it your submission, or the Atlantic premiers' at our hearings in Halifax in *Freedom to Move* about your requirements on air cargo services... and I presume that would be processed or fresh and frozen fish and other commodities. CP Air's abandonment: did that affect your air cargo services, or is Air Canada still looking after that? If Air Canada were to pull out of Stephenville and places like it in Newfoundland, could DASH-7s, DASH-8s, in the smaller airlines, handle your requirements in air cargo movement, or are you going to have to charter stuff?

Mr. Wentzell: Until about a year ago a significant amount of fresh fish was being flown out of Stephenville to Toronto, Los Angeles, and other markets. That was done because of the aggressive marketing strategy Air Canada had. The attitude of Air Canada has changed drastically. I am not sure of the exact figures, but it may be 10% of the amount of fish being moved this year by Air Canada as compared with just a year ago. I think that is part of a de-marketing strategy as well.

They may argue they need the equipment in other parts of the system; which may well be true. But certainly from the point of view of the Newfoundland fish producer trying to get his fish to market, get a maximum price for it, and still do it on a competitive basis, it is very much more difficult today to do that than it was just a year ago.

• 0940

It was a concern when we appeared before this committee in Halifax a little over a year ago and it is very much a concern today. We think there are real problems there.

As far as the withdrawal of Boeing 737 service by CP, CP were not carrying fish anyway. CP have not been set up to carry any cargo in eastern Canada, and, to my knowledge, they are not really set up anywhere in Canada. In fact, I see they have just received approval from CTC for an agreement with Flying Tigers to move freight around the world. I do not think CP is really geared for this at all.

[Translation]

C'est très bien à court terme. Il s'agit sans doute d'une stratégie de décommercialisation qu'ils ont mise au point. Mais lorsqu'ils auront enlevé les rails, je pense que la structure des prix changera considérablement.

M. Benjamin: Nous l'avons remarqué avec les deux chemins de fer. En fait, nous avons un document interne du CN concernant 1,000 milles de voies ferrées autour d'Ottawa, la division des Laurentides. Ce document donne aux gestionnaires du trafic des directives disant qu'ils ne doivent pas solliciter d'autres clients.

Monsieur le président, pour ce qui est des services aériens qui desservent Stephenville et d'autres endroits du genre, était-ce votre thèse ou celle des premiers ministres de la région de l'Atlantique aux audiences que nous avons tenues à Halifax concernant «Aller sans entraves», au sujet de vos exigences en matière de services aériens de transport des marchandises... et je présume qu'il s'agirait du poisson traité ou frais et congelé et d'autres produits. Est-ce que l'abandon de CPA a eu des conséquences sur vos services aériens de transport des marchandises, ou bien est-ce que Air Canada s'en occupe toujours? Si Air Canada se retirait de Stephenville et des endroits du genre à Terre-Neuve, est-ce que les DASH-7, DASH-8 des petites compagnies aériennes pourraient s'occuper du transport aérien de vos marchandises, ou allez-vous être obligés de nolisier des avions?

M. Wentzell: Jusqu'à il y a environ un an, une quantité importante de poisson frais était expédiée par avion de Stephenville à Toronto, Los Angeles et vers d'autres marchés, en raison de la stratégie de commercialisation d'Air Canada. L'attitude d'Air Canada a radicalement changé. Je ne suis pas certain des chiffres exacts, mais je crois qu'Air Canada ne transporte plus cette année que 10 p. 100 du poisson qu'elle transportait il y a un an seulement. Je crois que cela fait également partie de leur stratégie de décommercialisation.

Ils répondront peut-être qu'ils ont besoin des appareils dans d'autres parties du réseau, ce qui est peut-être bien vrai. Néanmoins, pour le producteur de poisson de Terre-Neuve qui essaie de faire parvenir son poisson sur les marchés, d'en obtenir le meilleur prix tout en demeurant concurrentiel, la situation est beaucoup plus difficile aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a à peine un an.

Cela nous préoccupait lorsque nous avons comparu devant votre Comité à Halifax, il y a un peu plus d'un an, et cela nous préoccupe toujours beaucoup aujourd'hui. À notre avis, c'est réellement un problème.

Pour ce qui est du retrait du service des Boeing 737 par CPA, de toute façon, CPA ne transportait pas de poisson. CPA n'est pas organisée pour transporter des marchandises dans l'Est du Canada, et à ma connaissance, ils ne le sont pas non plus où que ce soit au Canada. En fait, la Commission canadienne des transports vient tout juste d'approuver une entente avec Flying Tigers en vue de transporter des marchandises dans le monde entier. Je ne crois pas que CPA soit réellement prête à faire cela.

[Texte]

The DASH-7 and DASH-8s are not cargo aircraft. They are commuter aircraft. Their cargo capacity is adequate for the passengers flying and a little bit of mail, but they are not into moving fish.

Mr. Benjamin: I agree with you, this demarketing has been going on for some time now. The kind that Air Canada had when they had an aggressive marketing system, is there any room for someone else, another corporation, or whatever, to take on that kind of aggressive marketing, which makes the carrying of cargo and the continuation of a major airline operation all the more essential?

Surely you just did not all lie around and allow that kind of market to disappear, whether it is New York or Toronto or Los Angeles or wherever.

Mr. Wentzell: What Air Canada is doing is using this freight as backhaul freight. If they had a DC-8 freighter that would come into St. John's loaded, then that aircraft would go back to Montreal and Toronto empty. So they would drop it in Stephenville, pick up on occasion as much as 90,000, which is a full load of fish. They would then take it back to Toronto and distribute it through the system.

I think the economics of the thing are such that you have to have an integrated air transportation system, and some internal cross-subsidization occurs. But when you look at the entire Canadian freight aircraft fleet, Air Canada has 8 DCAF's; Nordair had a couple of Boeing 737s; and there are one or two Lockheed Hercules in civilian registration in the country. But you are looking at a handful of airplanes, or two handfuls.

Mr. Benjamin: Pitiful.

Mr. Wentzell: Pitiful, that is right. So you are just stretching existing capacity. And the entire country's capacity is wrapped up in a dozen fuselages. So we are not talking about big stuff here.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Wentzell and Mr. Cochrane, I want to thank you very much for giving a very good brief, with very good examples, and articulating in a very clear way some of the problems that this committee has to wrestle with, especially when we are here in the heartland of the country now, Atlantic Canada.

I will call the next witness, the Brotherhood of Railway Carmen. Mr. Carter, its chairman, is appearing on the brotherhood's behalf.

Is the next witness in the audience? The Canadian Brotherhood of Transport and General Workers? Do you know, Mr. Carter, if they are here, too?

[Traduction]

Les DASH-7 et DASH-8 ne sont pas des avions-cargos. Ce sont des avions de ligne d'apport. Ils peuvent transporter des passagers et un peu de courrier, mais ils n'ont pas la capacité de transporter du poisson.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec vous, cette décommercialisation se poursuit depuis un certain temps. Serait-il possible pour quelqu'un d'autre, une autre société, par exemple, d'adopter ce genre de commercialisation agressive qui rend le transport des marchandises et la poursuite d'une exploitation aérienne importante encore plus essentiels?

Vous n'avez certainement pas tout simplement permis que ce genre de marché disparaisse, qu'il s'agisse de New York, de Toronto, de Los Angeles ou autres.

M. Wentzell: Air Canada utilise ce cargo pour le trajet de retour. Si un avion-cargo DC-8, d'Air Canada arrivait à Saint-Jean chargé, cet appareil retournerait vide à Montréal et à Toronto. Par conséquent, il ferait escale à Stephenville pour prendre à l'occasion jusqu'à 90,000 livres de marchandises, c'est-à-dire un plein chargement de poisson. Il l'amènerait donc à Toronto pour le distribuer à travers le réseau.

A mon avis, pour des raisons économiques, vous devez avoir un réseau de transport aérien intégré et un certain interfinancement interne. Mais la flotte canadienne d'avions-cargos se compose essentiellement de huit DCAF d'Air Canada, de deux ou trois Boeing 737 de Nordair et d'un ou deux Hercules Lockheed immatriculés au civil dans le pays. Vous pouvez donc compter ces avions-cargos sur les doigts des deux mains.

M. Benjamin: Lamentable.

M. Wentzell: Lamentable, c'est exact. Par conséquent, vous poussez tout simplement au maximum la capacité actuelle. La capacité totale du pays se résume à une douzaine d'appareils. Nous parlons donc d'une grosse affaire ici.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Wentzell et monsieur Cochrane, je vous remercie beaucoup de nous avoir présenté un exposé très intéressant, avec de très bons exemples, et d'avoir exprimé d'une façon aussi claire certains des problèmes sur lesquels notre Comité doit se pencher, particulièrement lorsque nous sommes au coeur du pays, dans la région de l'Atlantique.

Je demanderais au témoin suivant de s'approcher, la Fraternité des wagonniers de chemins de fer. M. Carter, son président, comparait au nom de la fraternité.

Le témoin suivant se trouve-t-il dans la salle? La Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers? Monsieur Carter, savez-vous s'ils sont ici?

[Text]

Mr. Joseph Carter (President and Local Chairman, Newfoundland Lodge 669, Brotherhood of Railway Carmen): I do not know, sir.

The Chairman: As you know, we are running behind. I know you have a very good brief—a short brief—and I imagine you would like to read it into the record and then we will have the questions. But if the other witnesses were here I was hoping that they might come up and share the table with you. But I guess if they are not here we do not have to worry about it at the moment. Welcome, Mr. Carter.

Mr. Carter: Mr. Chairman, my presentation is short and brief, so I would like to read it, as it stands, in full.

The Chairman: Fine.

Mr. Carter: We are pleased to have the opportunity to appear before you as this committee considers Bill C-18. It is also a personal pleasure to make my first appearance before you as president and local chairman of the brotherhood.

I would like to point out I am not an expert on transportation. I am only chairman of a union, but we did some studies of the implications of the bill, as it relates to the railway industry. And of all the information I received, there were two important aspects of the bill that applied to us, that might have a devastating effect on us, and these are the two items I wish to present.

• 0945

With me today is Mr. Fred Chancey. He is Past President and Local Chairman of our union.

Mr. Chairman, I am here today representing all railway carmen and roadcruiser garage employees from St. John's to Port aux Basques. I would like to address to you our concerns as they relate to the company TerraTransport, its employees and customers in Newfoundland.

The first item is imposed public duties. This has been a pressing problem for TerraTransport for some years. Bill C-18 does not resolve this problem; and in fact, a further inconsistency emerges with this policy statement:

... each carrier or mode of transportation so far as practicable receives compensation for the services that it is required to provide as an imposed public duty. But, the bill makes it clear that compensation specifically for the operation of unprofitable branch lines, like TerraTransport, will be predetermined by the legislator and will be less than what is needed to provide an acceptable return.

There is no provision to limit compensation paid to other modes should they be required to provide services deemed to be in the public interest.

[Translation]

M. Joseph Carter (président de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer et président de la section locale 669, Terre-Neuve): Je ne sais pas, monsieur.

Le président: Comme vous le savez, nous prenons du retard. Je sais que vous avez un excellent exposé—très court—et j'imagine que vous aimeriez d'abord le lire avant de répondre aux questions. Mais si les autres témoins avaient été ici, j'aurais aimé qu'ils prennent place à la table avec vous. Comme ils ne sont pas ici, ce ne sera pas possible de le faire pour le moment. Bienvenue, monsieur Carter.

M. Carter: Monsieur le président, comme mon exposé est très court, j'aimerais d'abord le lire en entier.

Le président: Très bien.

M. Carter: Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous alors que votre Comité étudie le projet de loi C-18. Je suis également très heureux, personnellement, de comparaître devant vous pour la première fois à titre de président de la fraternité et de président d'une section locale.

Je voudrais d'abord souligner que je ne suis pas un expert en matière de transport. Je suis tout simplement président d'un syndicat, mais nous avons effectué certaines études sur les conséquences du projet de loi en ce qui concerne l'industrie ferroviaire. De tous les renseignements que j'ai reçus, il y a deux aspects importants du projet de loi qui s'appliquent à nous et qui pourraient avoir des conséquences désastreuses pour nous. Mon exposé portera donc sur ces deux aspects.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Fred Chancey, ancien président de notre syndicat et président d'une section locale.

Monsieur le président, je suis ici aujourd'hui pour représenter tous les wagonniers et les employés de garage des services routiers, de Saint-Jean jusqu'à Port-aux-Basques. J'aimerais vous faire part de nos préoccupations relativement à la société TerraTransport, à ses employés et à ses clients à Terre-Neuve.

Je voudrais d'abord parler du service public commandé. Depuis un certain nombre d'années, il s'agit d'un problème urgent pour TerraTransport. Le projet de loi C-18 ne résout pas ce problème; en fait, l'énoncé de politique suivant crée davantage de contradictions:

... que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé. Mais, dans le projet de loi, il est clair que l'indemnisation pour l'exploitation d'une ligne non rentable, comme TerraTransport, sera prédéterminée par la loi et sera moindre que ce qui est nécessaire pour fournir un rendement acceptable.

Il n'existe aucune disposition limitant les indemnités payées à d'autres modes s'ils doivent fournir des services considérés comme étant dans l'intérêt public.

[Texte]

CN has been complaining for many years about its share of costs to offset losses by TerraTransport. This only gives them more reason to cut back on the frequency and quality of their service, or pull out altogether.

Mr. Chairman, everyone in Newfoundland knows that CN is looking for any reason to dump TerraTransport if it has to pay money to support it because of these imposed public duties. The record stands that Dr. Maurice LeClair once stated he was willing to sell TerraTransport for the grand sum of one dollar. And recent negotiations between our provincial government and the federal government suggested trading us off the rails for unknown moneys or other duties.

It is most obvious that a large volume of traffic east of Toronto and Montreal is destined for the Atlantic provinces, including Newfoundland. We, as TerraTransport, only collect revenues from Port aux Basques to St. John's. We have purchased all the containers and container handling equipment east of Toronto and Montreal. All this equipment was purchased by TerraTransport and is being used in eastern Canada. A contract has just been awarded to a Newfoundland company to build 200 new dry containers for TerraTransport.

The second issue I would like to point out is the public expense incurred by all carrier modes by the transportation act. The National Transportation Act requires that each carrier or mode of transportation so far as practicable bears a fair proportion of the real cost. . . services provided. . . at public expense.

Research clearly indicates that water, air, and highway modes make only partial contributions toward total costs incurred by government for the provision of infrastructure and related services such as navigational aid, air traffic control, and highway maintenance. In contrast, railways finance and maintain their own track and infrastructure, especially because we must own and maintain our own network. This is more reason why CN would cut back on the frequency and quality of their service, or pull out altogether.

Mr. Chairman, I would like to point out to you an example as it relates to this particular implication. Right this very minute, as we are sitting here, there are several Department of Transport ice-breakers assisting freighter ships into St. John's harbour, aided by extensive navigational aids, and into a port provided by the government; an airplane is landing at St. John's airport, built and maintained by the Department of Transport; and a tractor-trailer is pulling into the city via the Trans-Canada Highway, built and maintained by governments. A TerraTransport train is pulling into the train yard, fully maintained by TerraTransport, with no hidden costs. This clearly shows that other modes of transportation are paying very little for the vast and expensive services

[Traduction]

Depuis nombre d'années, le CN se plaint de ce qu'il lui en coûte pour compenser les pertes de TerraTransport. Raison de plus pour qu'ils réduisent la fréquence et la qualité de leurs services ou qu'ils se retirent.

Monsieur le président, tous les Terre-Neuviens savent que le CN cherche n'importe quelle excuse pour laisser tomber TerraTransport s'il doit lui venir en aide financièrement en raison du service public commandé. M. Maurice LeClair aurait même déclaré qu'il était prêt à vendre TerraTransport pour la somme impressionnante d'un dollar. Lors de négociations, récemment, entre notre gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, il a été question de laisser tomber cette ligne ferroviaire en échange d'une somme d'argent inconnue ou d'autres services publics.

Il est très évident qu'un volume important du trafic à l'est de Toronto et de Montréal est destiné aux provinces Atlantiques, y compris Terre-Neuve. Nous, TerraTransport, ne retirons de revenus que de Port-aux-Basques jusqu'à Saint-Jean. Nous avons acheté tous les conteneurs et tout le matériel de manutention des conteneurs à l'est de Toronto et Montréal. Tout ce matériel a été acheté par TerraTransport et est utilisé dans l'Est du Canada. Un contrat vient juste d'être adjugé à une société terre-neuvienne pour la construction de 200 nouveaux conteneurs pour TerraTransport.

Le deuxième point que je voulais soulever est la dépense publique faite par tous les moyens de transport. En effet, la Loi nationale sur les transports exige que chaque moyen de transport assume autant que possible une proportion équitable du coût réel. . . des services fournis. . . à même les deniers publics.

La recherche indique clairement que les transports routiers, aériens et maritimes ne contribuent que partiellement au coût total supporté par le gouvernement pour fournir l'infrastructure et les services connexes, comme l'aide à la navigation, le contrôle du trafic aérien et l'entretien des routes. Par contre, les chemins de fer financent et entretiennent leurs propres voies ferroviaires et leur propre infrastructure, particulièrement parce que nous devons être propriétaires de notre propre réseau et en assurer l'entretien. Voilà une autre raison pour laquelle le CN réduirait la fréquence et la qualité de son service, ou se retirerait.

Monsieur le président, je voudrais vous donner un exemple. Au moment même où nous parlons, il y a plusieurs brise-glace du ministère des Transports qui aident les navires de charge à entrer dans le port de Saint-Jean. Ces navires reçoivent donc une aide importante à la navigation et viennent mouiller dans un port fourni par le gouvernement; un avion atterrit à l'aéroport de Saint-Jean, construit et entretenu par le ministère des Transports; un camion-remorque emprunte la Transcanadienne, construite et entretenue par les gouvernements. Un train de TerraTransport entre dans le parc à matériel remorqué, dont l'entretien est entièrement la charge de TerraTransport, sans coûts dissimulés. Cela démontre clairement que les autres moyens de transport paient très

[Text]

provided to them. But TerraTransport, under a ruling from the Canadian Transportation Commission, must bear all of its costs and much reflect such costs in its freight rates on a cost or cost plus basis.

• 0950

Mr. Chairman, over the past five years, TerraTransport has made a major transition from a boxcar carrier to a very efficient containerization system. Millions of dollars have been spent to allow this transition.

It is quite obvious that if Bill C-18 is passed, it will have a significant impact on TerraTransport, its employees, and its customers. It is my opinion that if this bill is passed, in its present form, it will mean that some carriers will go out of business, creating less competition, cheaper rates for larger corporations, higher rates for smaller customers, poorer service, or none at all, as it relates to Newfoundland.

Such services can be crucial for the economic development of the area. Many industries are dependent on rail access to markets or suppliers. Isolated communities depend on regular, affordable service for their very survival.

These were the two main items that I wished to speak to you about today. There are a few other items that are of much concern to us. Most of them have been addressed and I have read some of the brief to you. I just want to put them on record as being, number one, maintaining high standards by all modes; disbanding of the CTC, and disbanding of the RTC, with respect to the introduction of railway freight car minimum inspections on safety standards.

Mr. Chairman, in conclusion, Bill C-18, if passed in its present form, will have a devastating effect on Newfoundland's transportation system. The impact of the bill, as it relates to public safety and the economy of Newfoundland, has not been shown by anyone or any parties. I therefore believe that such a major overhaul of our transportation system requires a far more thorough study of the issues and implications than has taken place to date.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Carter, for your brief, and for making it as brief as you did, with the important points that you mentioned. We will go directly to questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to thank Mr. Carter and his union for presenting their position to us today. I believe the Brotherhood of Railway Carmen's union is concerned not only in Newfoundland but, I think, all across Canada, and rightfully so. Indeed, members of this committee have been told by the two railways that one of the consequences of Bill C-18 will be the abandonment of major sections of the railways by both CN and CP. CP was talking about 50%. While CN was not as forthcoming with a figure, they clearly indicated a major part of their operation would be abandoned.

[Translation]

peu pour les services importants qu'ils reçoivent. Mais en vertu d'une décision de la Commission canadienne des transports, TerraTransport doit assumer tous ses coûts et établir ses tarifs en conséquence.

Monsieur le président, au cours des cinq dernières années, TerraTransport a réalisé une transition importante en passant de l'utilisation de wagons à un système de conteneurs très efficace. Des millions de dollars y ont été consacrés.

Il est évident que l'adoption du projet de loi C-18 aura un impact important sur TerraTransport, ses employés et ses clients. D'après moi, s'il est adopté dans sa forme actuelle, certains transporteurs feront faillite, réduisant d'autant la concurrence, les grandes sociétés profiteront de tarifs moins élevés, les petits clients subiront une hausse des tarifs et une diminution du service, et même sa disparition complète en ce qui a trait à Terre-Neuve.

Ces services peuvent être essentiels pour l'expansion économique d'une région. Bien des industries ne peuvent avoir accès à leurs marchés ou fournisseurs que par chemin de fer. L'existence même de collectivités isolées dépend d'un service régulier et à un prix raisonnable.

Ce sont les deux principales observations que je voulais soulever aujourd'hui. D'autres nous préoccupent aussi grandement. La plupart ont déjà été abordées, et j'ai indiqué où elles se trouvaient dans le mémoire. Je voudrais simplement les signaler: premièrement, le maintien de normes élevées pour tous les modes de transport; le démantèlement de la CCT et du Comité du transport ferroviaire en ce qui a trait à l'introduction de normes d'inspection et de sécurité minimales pour les wagons de marchandises.

Monsieur le président, en conclusion, si le projet de loi C-18 est adopté dans son libellé actuel, il aura un effet dévastateur sur le réseau de transport de Terre-Neuve. Personne n'a démontré quel serait l'impact du projet de loi sur la sécurité publique et l'économie de Terre-Neuve. J'estime donc qu'un tel remaniement de notre système de transport nécessite une étude beaucoup plus approfondie des problèmes et des répercussions.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Carter, de votre mémoire, et d'en avoir fait ressortir les points saillants de façon aussi concise. Nous passerons directement aux questions. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je tiens à remercier M. Carter et son syndicat de nous présenter leur position aujourd'hui. Je crois que la Fraternité des wagonniers de chemins de fer s'inquiète non seulement de la situation à Terre-Neuve, mais partout au Canada, et à juste titre. En fait, les deux sociétés de chemins de fer ont révélé aux membres du Comité qu'une des conséquences du projet de loi C-18 serait l'abandon de tronçons importants de la part du CN et du CP. Le CP a mentionné 50 p. 100. Le CN n'a pas donné de chiffres, mais il a clairement indiqué qu'une grande partie de ses activités seraient abandonnées.

[Texte]

So I am interested to know if you agree with the remarks that have been made previously by the two other witnesses who appeared earlier this morning. They indicated that they would like to see in the legislation some guarantee of continued services for Newfoundland, because, according to the term of the unions, that type of service has been guaranteed. Do you agree that it should indeed be incorporated in the law?

Mr. Carter: One of the main points I am trying to make clear here is that under legislation money is predetermined—if you have to provide a service, and you are taking a loss for those services, like CN does for TerraTransport, then you need some incentive to carry on this business so that you can operate efficiently and make a profit.

Sometimes imposed public duties can be a heavy burden on big national companies, and they wish to rid themselves of such operations. So we would like to see something that would encourage CN to keep TerraTransport going and that imposed public duties would be compensated.

• 0955

Mr. Ouellet: I want to compliment you on your short presentation, but I think in fairness to you we should give you a little chance—and by my questioning I will give you a chance—to elaborate a bit on the point on page 5, where you indicate that they are of concern to you, and particularly the standing of the CTC and the Rail Transport Committee, which is under the CTC. Would you elaborate on this? How would you like to see some of these components continued in the new agency? As you know, there will be a new agency, which will be of smaller significance and with much less power and authority than the CTC. What are the elements you would like to see retained in the new agency?

Mr. Carter: To give you an example pertaining to the CTC, we have recently written the CTC to show its effectiveness; whether it can do anything or not. For example, we have a problem here with TerraTransport and traffic right now. We have a massive decline in traffic because of different laws passed by the CTC last April, actually stating to us that we must post our rates in the *Gazette* in Toronto; which gives us a very unfair disadvantage. That means any competitor here—we will use ACE Atlantic Container Services as an example—can go to any business here in town and see a TerraTransport container and just call up Toronto and find out how much we charge for that container and undercut us. They have been doing that recently, to the extent that our traffic is decreasing at an alarming rate.

So CTC could reverse that decision and we would not have to post the rates. They can do that for us. That is why we would like to see some governing body there to give us some protection, so we can operate on a fair basis rather than be at a disadvantage. And that is the position we are in right now: one of disadvantage.

[Traduction]

Je voudrais donc savoir si vous êtes d'accord avec les observations qu'ont faites deux autres témoins plus tôt ce matin. Ils ont dit vouloir que la loi garantisse le maintien de certains services à Terre-Neuve parce que, selon les syndicats, ce genre de service a toujours été garanti. Croyez-vous également que cela devrait être stipulé dans la loi?

M. Carter: Je tente de faire ressortir ici qu'en vertu de la loi, les montants sont prédéterminés: si une société doit offrir un service à perte, comme le fait le CN pour TerraTransport, il faut lui offrir un encouragement afin qu'elle puisse exploiter son entreprise de façon efficace et réaliser des bénéfices.

Parfois, les services publics commandés peuvent être un lourd fardeau pour les grandes sociétés nationales, et elles peuvent souhaiter s'en débarrasser. Nous voudrions donc que quelque chose encourage le CN à maintenir les activités de TerraTransport et que les services publics commandés fassent l'objet d'une indemnisation.

M. Ouellet: Je tiens à vous féliciter de la concision de votre exposé, mais en toute justice nous devrions vous donner l'occasion—et je le ferai dans ma question—de donner plus de détails sur les préoccupations que vous soulevées à la page 5, notamment le statut de la CCT et du Comité du transport ferroviaire qui en dépend. Pourriez-vous me donner plus de détails là-dessus? Sous quelle forme ces éléments devraient-ils être maintenus au sein du nouvel office? Comme vous savez, on créera un nouvel office d'importance moindre et ayant beaucoup moins de pouvoir que la CCT. Quels éléments devraient être maintenus dans le nouvel office d'après vous?

M. Carter: Pour vous donner un exemple, nous avons écrit récemment à la CCT pour lui indiquer ce qu'il pourrait faire. Nous faisons face actuellement à un problème qui se rapporte à TerraTransport et au trafic. Nous connaissons une baisse importante du trafic à cause de règlements adoptés par la CCT en avril dernier. Elle nous oblige maintenant à afficher nos tarifs dans la *Gazette* de Toronto, ce qui nous désavantage de façon très injuste. Cela signifie que n'importe lequel de nos concurrents ici—prenons *ACE Atlantic Container Services* comme exemple—peut appeler à Toronto pour savoir combien nous demandons pour un conteneur si jamais il en voit un dans une entreprise ici et proposer un tarif moins élevé. C'est ce qu'a fait cette société récemment de sorte que notre trafic diminue à une vitesse alarmante.

La CCT pourrait donc renverser cette décision pour que nous ne soyons pas obligés d'afficher nos tarifs. Elle peut le faire pour nous. C'est pourquoi nous voudrions qu'un organisme quelconque nous assure cette protection afin que nous soyons traités de façon juste et que nous ne soyons pas défavorisés comme c'est le cas maintenant.

[Text]

Mr. Ouellet: A lot has been said about safety, and indeed, you refer to it on page 5 of your presentation, by speaking of maintaining high safety standards in all modes. I would be interested to hear you discuss with us this morning the safety standards in relation to railways. Can anything be done, and should anything be done, to improve the safety in operation of the railways drastically? Just over the weekend I was reading again about a rail incident; and there seem to be accidents, one after another, every week, all across Canada. What is the problem? Are both railways trying to save money, cutting safety standards and safety measures?

Mr. Carter: My interpretation of that would be that cost is of major importance to not only TerraTransport but all the railway industry, with the high costs, and everybody is so concerned with the economics of Canada. Even here in Newfoundland you see the carmen's duty, which is to look after all the operating equipment of those cars that carry the containers. . . they are the ones who really determine the safety and do inspection on the cars. We found that TerraTransport has been cutting back, to a point where they just have enough people to operate. They were actually trying to impose some of the duties of a trainman, which is not a fully qualified, skilled carman, who repairs the rolling stock that travels over the train tracks. This is a very important point.

• 1000

I guess cost is the main element in whether safety gets better or worse. If you cut your inspectors to a point where safety is at jeopardy, then you will find that you get more derailments. You see this right through the Atlantic Provinces. You can see more derailments: actually five or six in Nova Scotia and New Brunswick in the past few months, and we had a particular one in the past week in Newfoundland.

So the CTC, which had some ruling over safety, and the RTC, which brought down new rules on rolling stock and the brake test and the inspections that needed to be done on all the rolling stock. If the bill does not make some provision for safety, then you will find that we will be having more derailments and accidents, possibly disastrous, because of it.

Mr. Ouellet: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Carter and colleague, welcome. I appreciate your brief; it is very clear. I want to check with you on just two areas. You make reference to the other modes and the level of taxpayer support. I take it you are suggesting that the railroads, particularly your railroad, should receive the same level of taxpayer support, not an elimination of the support for the other modes?

[Translation]

M. Ouellet: On a beaucoup parlé de la sécurité et en fait à la page 5 de votre mémoire vous parlez du maintien de normes de sécurité élevé pour tous les moyens de transport. J'aimerais connaître vos observations au sujet des normes de sécurité pour le transport ferroviaire. Peut-on faire quelque chose, et le devrait-on, pour accroître considérablement la sécurité des opérations ferroviaires? Le weekend dernier encore j'ai lu un article au sujet d'un accident de chemin de fer; il semble s'en produire chaque semaine au Canada. Quel est le problème? Les deux sociétés de chemins de fer tentent-elles d'économiser de l'argent en rognant sur la sécurité?

M. Carter: D'après moi, le niveau des coûts est d'une très grande importance non seulement pour TerraTransport mais pour toute l'industrie du transport ferroviaire. Même ici à Terre-Neuve, on voit que les cheminots qui sont chargés de vérifier tout le matériel roulant qui transporte les conteneurs. . . ce sont eux qui inspectent les wagons du point de vue de la sécurité. Nous avons constaté que TerraTransport avait fait tellement de compressions qu'ils ont tout juste un personnel suffisant. Ils essayaient, en fait, d'imposer certaines des fonctions d'un agent de train qui n'est pas un wagonnier compétent, qui répare le matériel roulant qui roule sur la voie ferrée. C'est un point très important.

Je crois que le coût est l'élément essentiel lorsqu'il s'agit de savoir si la sécurité s'améliorera ou non. Si vous coupez dans le personnel des inspecteurs à un point où la sécurité est menacée, vous constaterez alors qu'il y a beaucoup plus de déraillements. Vous voyez cela partout dans les provinces de l'Atlantique. On y voit beaucoup plus de déraillements: cinq ou six en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick pendant les quelques derniers mois seulement et il y en a eu un la semaine dernière à Terre-Neuve.

Donc, il y a la CCT qui avait son mot à dire en matière de sécurité ainsi que le CTCF qui a édicté de nouveaux règlements sur le matériel roulant, les essais de freins et les inspections qu'il fallait faire subir à tout le matériel roulant. S'il n'y a pas de dispositions concernant la sécurité dans le projet de loi, vous verrez qu'il y aura plus de déraillements et d'accidents, dont certains seront peut-être même désastreux, à cause de cela.

M. Ouellet: Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Carter ainsi qu'à ses collègues. J'ai trouvé le mémoire très limpide. J'ai deux domaines qui m'intéressent plus particulièrement. Vous faites allusion aux autres modes de transport et aux soutiens financiers qui leur sont accordés par le contribuable. Vous nous proposez donc que les chemins de fer, et surtout le vôtre, soient appuyés au même titre par le contribuable et vous ne proposez pas l'élimination de tout appui financier aux autres modes de transport?

[Texte]

Mr. Carter: Yes. I would like to give you an example as it relates to the public expenses as incurred. TerraTransport has a road cruiser operation here which uses the Trans-Canada Highway. For this operation, last year the cost got down to \$300,000. That means that TerraTransport is providing the public transportation within Newfoundland which only cost them last year \$300,000. A similar transportation cost in Nova Scotia or New Brunswick is costing millions of dollars.

We could operate as cheaply as any private industry if we had something like the Trans-Canada Highway maintained and built at no expense to TerraTransport. It showed that imposed costs really have a devastating effect on the overall cost of the operations. You would not show a loss. TerraTransport would not be showing a great loss if it was compensated like Ace Containers here, which uses ice-breakers provided by the Department of Transport that cost millions of dollars to operate, navigational equipment... the port is provided by the government. Anybody could operate a business at a profit if all those public services were provided to the companies. This is the point I was trying to make clear.

Mr. Angus: On page 5 of your brief—and you touched on it a bit when you were responding to Mr. Ouellet—point 3, I just need clarification. It says:

3. Disbanding the RTC. Introduction of the railway freight car minimum inspections on safety standards.

I am not sure what disbanding the RTC has to do with the introduction of the railway freight car minimum inspections on safety standards.

Mr. Carter: This is an association of the railway and transportation commissions which were set up to provide a minimum amount of inspection done on rolling stock of trains that went over the rails. I do not see anything in Bill C-18 which will continue to provide this service so that a minimum inspection will be required for the operation of the trains.

Mr. Angus: A final question. Do you have any brakemen doing carmen's work up here?

Mr. Carter: Yes. Notification has been given. It has been limited, but notices have been posted to the effect that some brakemen on trains operating will be required to do some of the carmen's work. It takes five years to become a qualified carman in a specified field, whereas a brakeman does not have any extensive training with the actual car repairs.

Mr. Benjamin: Is that standing inspections?

Mr. Carter: Pardon?

• 1005

Mr. Benjamin: Is that brakeman doing standing inspections?

[Traduction]

M. Carter: Oui. Je vous donne un exemple concernant les fonds publics impliqués. *TerraTransport* se sert de camions qui roulent sur la Trans-Canadienne. L'an dernier, cela ne leur a coûté que 300,000\$. Cela signifie que *TerraTransport* fournit un service, à Terre-Neuve, qui ne leur a coûté que 300,000\$ l'an dernier. En Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick, un tel service coûte des millions de dollars.

Nous pourrions fonctionner au même bas prix que le secteur privé si quelqu'un nous construisait quelque chose du genre de la Trans-Canadienne et l'entretenait sans que cela coûte un sou à *TerraTransport*. Cela prouve tout simplement que les coûts imposés ont un effet dévastateur sur les coûts d'ensemble des opérations. Il n'y aurait pas de pertes. *TerraTransport* ne serait pas en déficit si elle jouissait du même appui financier que *Ace Containers* qui se sert des brise-glaces fournis par le ministère des Transports et qui coûtent des millions de dollars en frais d'exploitation, en matériel de navigation, sans oublier que le port est fourni par le gouvernement. Tout le monde peut fonctionner à profit lorsque tous ces services publics sont fournis à titre gratuit. C'est ce que j'essayais de faire comprendre.

M. Angus: A la page 5 de votre mémoire, et vous en avez touché un mot en répondant à M. Ouellet, au point numéro 3, j'aimerais un petit éclaircissement. On dit:

3. Démantèlement du CTCF. Introduction d'inspections minimum des wagons de marchandises au niveau des normes de sécurité.

Je ne vois pas la relation entre les deux.

M. Carter: C'est un comité de la CCT qui avait été mis sur pied pour assurer un minimum d'inspections du matériel roulant. Je ne vois rien dans le projet de loi C-18 qui puisse nous assurer que ce service continuera d'être fourni, c'est-à-dire qu'on exigera un minimum d'inspections des trains.

M. Angus: Une dernière question. Vous avez des serre-freins qui font le travail de wagonniers?

M. Carter: Oui. Les avis ont été donnés. C'est assez rare, mais il y a des avis affichés portant qu'on exigera de certains serre-freins de faire le travail de wagonniers. Il faut cinq ans pour former un wagonnier compétent dans un domaine donné tandis qu'il n'est pas nécessaire pour le serre-frein d'avoir une formation dans le domaine de la réparation des wagons.

M. Benjamin: Est-ce une inspection régulière?

M. Carter: pardon?

M. Benjamin: Le serre-frein fait-il des inspections à l'arrêt?

[Text]

Mr. Carter: They would be just limited inspections at stations where there was no carman on duty. So it would be just passing trains.

Mr. Benjamin: Oh, they would be running inspections.

Mr. Carter: Yes.

Mr. Benjamin: It could be a brakeman or a section man.

Mr. Carter: Yes, but then they are not trained for that so there could be a devastating effect; there could be a hot box—

Mr. Benjamin: Good god!

Mr. Carter: —on the train and they may not even know what to do to prevent that derailment.

Mr. Benjamin: They are doing that out west, too.

Mr. Angus: In terms of the inspections that you do, are you still doing them on foot or are you having to ride tractors along a stationary train?

Mr. Carter: On most major points the inspections are done on foot. Before the train departs an airbrake test would be done and a visual inspection done of each individual car before it leaves the point of origin.

Mr. Angus: One man or two men?

Mr. Carter: In St. John's yard we have a two-man inspection.

Mr. Angus: One on either side.

Mr. Carter: Yes.

Mr. Angus: But in other places you only have one.

Mr. Carter: I am afraid I do not know about that. I will let Mr. Chancey answer that.

Mr. Fred Chancey (Past President and Local Chairman, Brotherhood of Railway Carmen): It would depend. We have in Bishop's Falls, which is in central Newfoundland, a section of the railroad where they have what they call a pull-through inspection. They just have a carman on duty and when required they have two. There is one at times, but mostly we have two.

Mr. Angus: Watch out if they start bringing in tractors.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, thank you very much.

I would just like to get a little background on TerraTransport. When was TerraTransport built? Would you know?

Mr. Carter: Terra Transport? You mean the line or the—

Mr. Taylor: The railway line, yes.

Mr. Carter: The railway line was built probably before my time, the actual railway line itself. Mr. Chancey would probably be more prepared to answer that question.

[Translation]

M. Carter: Les inspections se font seulement aux stations où il n'y a pas de wagonnier en poste. C'est seulement pour les trains de passage.

M. Benjamin: C'est une inspection pendant que le train roule.

M. Carter: Oui.

M. Benjamin: Ce pourrait être soit un wagonnier, soit un sectionnaire.

M. Carter: Oui, mais ils ne sont pas formés pour cela et les résultats pourraient être dévastateurs; il pourrait y avoir une boîte chaude. . .

M. Benjamin: Bon Dieu!

M. Carter: . . . et peut-être ne sauraient-il même pas ce qu'il faut faire pour empêcher le train de dérailler.

M. Benjamin: Et c'est ce qu'ils font aussi dans l'Ouest.

M. Angus: Pour ce qui est de vos inspections, vous les faites toujours à pied ou vous vous promenez en petit tracteur le long du train stationnaire?

M. Carter: Dans la plupart des grands centres, les inspections se font à pied. Avant que le train se mette en branle, on essaie les freins à l'air et on fait l'inspection de chaque wagon avant son départ du point d'origine.

M. Angus: Un homme ou deux?

M. Carter: Dans la gare de triage de St. John, nous faisons l'inspection à deux.

M. Angus: Un de chaque côté.

M. Carter: Oui.

M. Angus: Mais ailleurs, il n'y en a qu'un.

M. Carter: Malheureusement, je n'en sais pas grand chose. Et je laisse M. Chancey vous répondre.

M. Fred Chancey (ancien président et président de la section locale de la Fraternité des wagonniers de chemin de fer): Ça dépend. A Bishop's Falls, au centre de Terre-Neuve, il y a un endroit où ils font une inspection dite «en mouvement». Il n'y a qu'un wagonnier en poste, mais il y en a deux lorsque besoin en est. Parfois il n'y en a qu'un seul, mais la plupart du temps il y en a deux.

M. Angus: Attention si jamais ils vous donnent des tracteurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais certains détails sur TerraTransport. Quand TerraTransport a-t-il été construit? Le sauriez-vous?

M. Carter: TerraTransport? Vous voulez dire la voie où. . .

M. Taylor: La voie, oui.

M. Carter: La voie elle-même a été construite bien avant mon temps. M. Chancey pourrait peut-être mieux répondre à cette question.

[Texte]

Mr. Chancey: Mr. Chairman, I came with Mr. Carter today to sit with him. I had to retire, but I have been involved with the railway all my life and I am still very much interested in it. And to answer your question, the railway line, as we know it, is the same line that has operated across Newfoundland for approximately 100 years.

I believe it was in 1972 that TerraTransport was formed. It was formed with the idea of trying to regularize the railways in Newfoundland, containerize it and make it a viable operation. We have reduced our staff in TerraTransport by approximately half, and we have had more efficient employees or updated employees to make them more efficient in every way possible. We set up committees, which they called the JCC at that time, Joint Consultative Committees, made up of management, government and employees. And we saw to it that our people were retrained, directed to different branches of the railway and, where possible, were retired with dignity. The TerraTransport story, in our opinion, is a success.

Mr. Taylor: When did the CN take it over?

Mr. Chancey: In 1949.

Mr. Taylor: And before that was it subsidized by the Island government?

Mr. Chancey: Before that it was run by the Newfoundland government which ran the Newfoundland dockyard, Newfoundland railway and coastal services.

Mr. Taylor: Thank you very much.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Gentlemen, I want to thank you, Mr. Carter and Mr. Chancey, for coming and for a very short succinct brief which illustrates, in a very human way, part of the thing that is going on in transport. Your brief will be part of the record and the oral questions are also.

Mr. Chancey: Mr. Chairman, could I have just one second? There is something I wanted to outline to you people.

The Chairman: Yes.

Mr. Chancey: Most of that is that our transportation, that is the money that is paid to CN, is very important that this reaches you, you as a board. We only get paid, as this brief states, for goods that we carry on the Newfoundland end of it. In other words, to give an example, if we take a load of paper out of Stephenville, Newfoundland and send it down to the mainland or Vancouver, all CN in Newfoundland TerraTransport gets is the freight that is paid from Stephenville to Port aux Basques.

In other words, what we are saying is Canadian National are making money on the Newfoundland system, but it is

[Traduction]

M. Chancey: Monsieur le président, j'accompagne M. Carter aujourd'hui. J'ai dû prendre ma retraite, mais j'ai travaillé aux chemins de fer toute ma vie et ça m'intéresse encore beaucoup. Pour répondre à votre question, la voie ferrée que nous connaissons est celle-là même qui traverse Terre-Neuve depuis 100 ans environ.

TerraTransport a été créée en 1972, me semble-t-il. Cette société a été créée dans le but de régulariser le transport par chemin de fer à Terre-Neuve, le moderniser avec le transport par conteneurs pour en faire quelque chose de rentable. TerraTransport a diminué son personnel de moitié, environ, les employés sont plus efficaces et il y a eu des mises à jour pour les rendre plus efficaces. Nous avons mis sur pied des comités, des CCM, des comités consultatifs mixtes, où siègent représentants de la gestion, du gouvernement et des employés. Nous avons veillé au recyclage du personnel, nous en avons dirigé certains ailleurs dans la compagnie et, lorsque c'était possible, on a permis à certains de prendre leur retraite avec dignité. A notre avis, TerraTransport est un franc succès.

M. Taylor: Et quand le CN l'a-t-il pris en main?

M. Chancey: En 1949.

M. Taylor: Et avant cette date, cette compagnie était subventionnée par le gouvernement de l'Île?

M. Chancey: Avant cela, la compagnie était gérée par le gouvernement de Terre-Neuve qui était responsable à la fois du port de Terre-Neuve, du chemin de fer de Terre-Neuve et des services de cabotage.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Je vous remercie, monsieur Carter et monsieur Chancey, d'être venus jusqu'ici nous présenter un mémoire très succinct qui nous donne l'illustration, à une échelle très humaine, de ce qui se passe dans le domaine du transport. Votre mémoire fera partie de notre compte rendu tout comme vos réponses aux questions posées.

M. Chancey: Monsieur le président, vous m'accordez une seconde? Il y a quelque chose que je voulais expliquer aux députés.

Le président: Oui.

M. Chancey: Vous savez, dans le domaine du transport, tout l'argent est versé au CN et c'est très important que vous compreniez cela. Comme nous le disons dans le mémoire, on ne nous paie que pour la marchandise transportée à Terre-Neuve. En d'autres termes, par exemple, si nous livrons une cargaison de papier à partir de Stephenville, Terre-Neuve, pour l'envoyer à Vancouver, tout ce qui revient au CN par voie de *Newfoundland TerraTransport* c'est ce qui est payé pour le transport entre Stephenville et Port aux Basques.

En d'autres termes, nous prétendons que le Canadien National fait des bénéfices grâce aux transports à Terre-

[Text]

not showing in the books. We are only shown what is actually being made. The same way coming back. A load of plywood from B.C. would be credited to the Canadian National Railway, and when it reaches TerraTransport we would only get the 500 miles. I think this is a really important thing. We feel that we are turning money into Canadian National. When you look at the deficit, we would like it if you would look at that kind of thing too.

The Chairman: Thank you, Mr. Chancey, for bringing out and highlighting that point. Again, gentlemen, thanks for coming.

We will call the next witness now, the Newfoundland Legislative Committee of the Canadian Railway Labour Association.

• 1010

We have your brief, Mr. Wiseman. Please proceed.

Mr. Victor Wiseman (Chairman, Newfoundland Legislative Committee, Canadian Railway Labour Association): Mr. Chairman, the Canadian Railway Labour Association would like to thank you for the privilege of appearing before this committee to express our views on the matter of transportation deregulation in Canada.

At different times in our history this country has been at a multiplicity of crossroads. Decisions have had to be made that affected the nation as a whole for extended periods of time. The wisdom of decision-making at some of those crossroads has on occasion led to stalemates, and even retrogression, in our development as a nation. At other crossroads superior decisions have been made, and we as a nation have reaped the benefits of the insight, intellect, and courage of the decision-makers.

One of those decisions, or combinations of decisions, in our history was the development of a public transportation system. In fact, we have developed a unique system of public and private transportation systems that are publicly regulated. Government intervention in the transportation systems of our country has been a key and indeed successful strategy in developing an east-west network of rail, highway, air, and water modes of transportation that would not have been possible under any other philosophy or orientation to transportation in a democratic country such as ours.

We are all aware that the Canadian population, except for a few large centres such as the Toronto-Montreal-Ottawa triad, Vancouver, Edmonton, and possibly Halifax, is scattered far and wide. We have a vast geographical land mass, with only a small number of people. Let us not lose sight of the fact that we have the second-largest land mass of any country in the world, yet we have only about 26 million people. There are cities in the world with almost as many people, but only one country with more geographical space. Just imagine the challenge we face to service all those people. We are all Canadians, we are all taxpayers, and we all contribute to the Canadian

[Translation]

Neuve, mais que ce bénéfice n'apparaît pas dans sa comptabilité. On ne nous montre que ce qui est facturé. Même chose pour le voyage de retour. Un voyage de contreplaqué en provenance de la Colombie-Britannique sera crédité au Canadien National tandis qu'on ne montrera de revenus que pour 500 milles pour TerraTransport. Et je crois que c'est vraiment important. Nous avons l'impression que nous faisons de gros profits pour le Canadien National. En étudiant le déficit, n'oubliez pas aussi d'étudier ce genre de chose.

Le président: Merci, monsieur Chancey, pour nous avoir souligné de point. Encore une fois, messieurs, merci d'être venus.

Nous passons maintenant à nos prochains témoins, l'Association des syndicats de chemineaux canadiens et son Comité d'étude des lois de Terre-Neuve.

Nous avons votre document, monsieur Wiseman.

M. Victor Wiseman (président, comité législatif de Terre-Neuve, Association des syndicats de cheminots canadiens): Monsieur le président, l'Association des syndicats de cheminots canadiens vous remercie de lui faire l'honneur de comparaître ici pour exprimer ses vues sur la déréglementation des transports au Canada.

A divers moments de son histoire, le Canada s'est trouvé à la croisée des chemins. Il a fallu prendre des décisions qui allaient avoir des conséquences à long terme pour l'ensemble du pays. A l'occasion, sur le chemin de l'édification nationale, des décisions ont abouti à une impasse ou nous ont ramenés en arrière. A d'autres moments, ce sont des décisions éclairées qui ont été prises, et le pays a tiré profit de la perspicacité, de l'intelligence et du courage des autorités.

La Constitution du réseau de transport public est le fruit de ces décisions éclairées. En effet, nous avons su mettre en place un réseau de transport public et privé unique en son genre dans un cadre réglementaire. C'est l'intervention de l'État qui a permis d'établir un réseau de chemins de fer, de routes, de liaisons aériennes et de voies navigables d'Est en Ouest qui n'aurait pas vu le jour autrement dans un pays démocratique comme le nôtre.

A l'exception d'un petit nombre de centres urbains comme le triangle Toronto-Montréal-Ottawa, Vancouver, Edmonton, et peut-être Halifax, nous savons tous que la population du pays est clairsemée. Notre territoire est immense, et notre population petite. N'oublions pas que le Canada est le deuxième pays en superficie du monde mais ne compte qu'environ 26 millions d'habitants. Il y a des villes qui comptent presque autant d'habitants, mais il n'y a qu'un seul pays dont la superficie est plus vaste. Songer au défi qu'il faut relever pour assurer des services à autant de gens. Nous sommes tous des Canadiens, nous sommes tous des contribuables, et nous apportons tous

[Texte]

economic, social, and cultural mosaic; thus we all deserve to be treated as equals.

Let us not forget the importance of our service industries to this country. They are the bread-and-butter industries of our nation. Our other industries, such as fishing, farming, mining, forestry, and manufacturing, would not survive without them. How would the less populated areas of Canada develop, grow, and survive without those essential service industries?

The deregulation of the most important of those service industries, transportation, is going to have drastic consequences for the people in other industries, many of whom are in outlying areas of this country. Consequently the country as a whole will suffer.

To elaborate on and reiterate those points about the future of our country and the consequences of a deregulated transportation system... Earlier decision-makers realized the forces of the marketplace would not work in the transportation industry in this country and a move to deregulate the industry would have disastrous effects on people in urban areas, as they would be deprived of the service they need to be productive Canadians. The government must not only look at numbers of people but be cognizant of the contributions of people and communities in the different regions of this country. Those who are scattered throughout this country, although small in number relative to the larger centres, are the real producers in this country. They have been the pillars, the foundation, of this nation, as much as anybody. By the nature of their occupation, be it fishing, farming, mining, or forestry, they must live and work in small towns, villages, and communities in the vast expanse of this nation. To deprive those people of an excellent transportation link with the rest of the country, or at least the best that modern technology can give, would be morally and discriminatingly unjust.

• 1015

To repeat, the people of this country deserve the best transportation network possible and deregulation is not going to provide it. On the contrary, with profit being put before service and safety, it will cut at the very economic fabric of this country, to say nothing of the irreversible damage it will do to the souls of our people. It will destroy us socially, morally and economically. Any country is only as good as the sum total of its parts. Destroying the parts of this country with an inadequate, unsafe and totally unacceptable transportation system, which deregulation will do, will in turn weaken the nation.

The assumption that the forces of the market-place will produce a transportation system that will adequately serve this country is a false one. Those who decided to have government regulations in our transportation system during the development stages were aware that the forces of the market-place are not always logical when it comes

[Traduction]

notre contribution à la mosaïque économique, sociale et culturelle du pays; nous méritons donc tous d'être traités sur le même pied.

N'oublions pas non plus l'importance du secteur tertiaire de l'économie pour le pays. Ce sont elles qui font vivre le Canada. Les autres industries, comme la pêche, l'agriculture, l'exploitation minière, la foresterie et la fabrication ne survivraient pas sans lui. Comment les régions moins peuplées du Canada pourraient-elles se développer, croître et survivre sans ces industries de service, qui sont essentielles?

La déréglementation de la plus importante de ces industries de service, celle des transports, aura une effet choc sur les membres des autres industries, dont beaucoup se trouvent dans les régions excentriques du pays. C'est donc le pays tout entier qui en souffrira.

Je m'explique. Les législateurs qui nous ont procédé, ont bien vu que les forces du marché ne pouvaient pas jouer dans le domaine des transports au Canada et que sa déréglementation aurait des effets désastreux sur les citoyens puisqu'ils seraient ainsi privés d'un service dont ils ont besoin pour être productifs. L'État ne doit pas s'arrêter seulement aux chiffres de population; il doit aussi voir les contributions des citoyens et des collectivités des différentes régions du pays. Ceux qui vivent un peu partout au pays à l'extérieur des centres urbains, même s'ils sont peu nombreux en comparaison, sont les vrais producteurs au pays. Ils constituent l'assise sur laquelle repose le pays. Leur occupation, qu'il s'agisse de la pêche, de l'agriculture, de l'exploitation minière ou de la foresterie, les oblige à habiter et à travailler dans les petites agglomérations qui ponctuent notre vaste territoire. Il serait moralement injuste et discriminatoire de priver ces gens des liaisons excellentes—ou à tout le moins les meilleures que la technologie moderne puisse offrir—avec le reste du pays.

Les gens de ce pays, je l'ai déjà dit, méritent le meilleur réseau de transport possible, et ce n'est pas la déréglementation qui va le leur donner. Bien au contraire l'appât du gain l'emportera sur toutes les considérations de service et de sécurité et attaquera la trame de notre économie sans même parler de l'effet néfaste et irréversible que ces mesures auront sur l'âme même de notre peuple. Nous en pâtirons aux plans social, moral et économique. Un pays ne peut être que la somme totale de ses parties: la déréglementation, en infligeant à certaines parties de ce pays un système de transport lacunaire, dangereux et tout à fait inacceptable, ne peut avoir pour effet que d'émasculer tout le pays.

C'est une notion erronée que de penser qu'un système de transport satisfaisant naîtra des forces du marché. Ceux qui, dans la phase d'expansion, ont décidé de réglementer notre système de transport savaient bien que ce n'est pas toujours la logique qui guide les forces du marché quand il s'agit de servir le public et que de leur laisser libre jeu

[Text]

to serving the public and could have serious consequences if those forces were to be played out in the transportation arena.

The specific consequences of deregulation have been identified by a wide range of business, union and service organizations. I outline them as follows.

The airline industry: Airline passenger safety will be jeopardized by deregulation. In a competitive squeeze with low-cost opposition, airlines will not only slice labour costs but operation and maintenance costs as well. Flying will become more hazardous through the use of equipment and personnel for longer hours with reduced maintenance.

Contrary to the predictions of the pro-deregulation forces, indications are that air fares will not decrease in Canada with the onset of deregulation. Statements by airline executives and industry observers indicate that, except for high-density markets such as the Toronto-Montreal-Ottawa triangle, air fares will not decrease, but in urban areas, such as Atlantic Canada, northern Ontario and the sparsely populated areas of western Canada, will increase and service decrease.

Deregulation is based on the myth that it will bring more competition. The opposite is true. With an unregulated market, mergers and bankruptcies will be the order of the day and monopolies, rather than competition, is what we will be witnessing. This process has already begun with CP Air buying out EPA and buying into Air Atlantic, as well as Air Canada buying into Air Ontario and Air Nova.

The trucking industry: The erosion of trucking safety is a matter which will be very difficult to police in the absence of a regulated and a financially stable industry. Regardless of safety provisions, deregulation breeds hazardous road conditions. Carriers that operate on a shoestring can hardly attend to matters of new tires or brake overhauls when they live, as a vast majority of them will, from shipment to shipment. Trucking equipment will stay on the road longer as companies are forced to cut expenses to the bone. Quality of repair work will deteriorate in all but the most profitable of companies. Truckers, particularly small owner-operators, will drive longer stretches as they search for freight to haul, increasing the danger to themselves and others.

The majority of the approximately 10,000 trucking carriers in Canada are small, with a small profit and an inability to sustain a reversal in business fortunes. Those small truckers are prime targets for take-overs by large companies, a process which has already started with at least four major take-overs and mergers in 1985 triggered, in large part, by the spectre of deregulation.

[Translation]

pourrait avoir de graves conséquences dans l'arène des transports.

De toute part, nous avons entendu les avertissements d'hommes d'affaires, de syndicalistes et d'organisations de services sur les conséquences de la déréglementation. Je vais vous en dresser la liste.

Dans les transports aériens, la déréglementation mettra en danger la sécurité des passagers. Poussées par la concurrence à fonctionner au coût le plus bas, les compagnies aériennes trancheront dans le vif non seulement des salaires, mais également des coûts d'exploitation et d'entretien. Ce dernier sera réduit, le temps d'usage du matériel sera prolongé, le personnel aura davantage d'heures de travail et les voyages aériens seront plus dangereux.

Contrairement aux pronostics des adeptes de la déréglementation, tout donne à penser que les tarifs aériens ne diminueront pas au Canada. Il semblerait qu'à l'exception de marchés de haute densité comme le triangle Toronto-Montréal-Ottawa, et d'après ce qu'en disent les compagnies aériennes et les gens qui suivent le marché de près, les tarifs ne diminueront pas, et c'est le contraire qui se produira dans les régions urbaines comme les provinces de l'Atlantique, le nord de l'Ontario et les régions à faible population de l'Ouest du Canada, les tarifs augmenteront et ce sera le service qui diminuera.

La déréglementation repose sur un mythe, celui d'une recrudescence de la concurrence, mais c'est l'inverse qui se produira. Dans un marché déréglementé, les fusions et faillites se multiplieront et la concurrence fera place aux monopoles. Ce processus est déjà entamé avec l'acquisition d'EPA par CP Air et la prise de participation à Air Atlantic, ainsi qu'avec la prise de participation d'Air Canada à Air Ontario et à Air Nova.

Dans le secteur du camionnage, les règles de sécurité seront fort difficiles à appliquer en l'absence d'un secteur réglementé et financièrement stable. Quelles que soient les dispositions prévues pour la sécurité, la déréglementation est un fléau pour la sécurité routière. Les transporteurs qui vivent du jour au lendemain, d'une expédition à l'autre comme le feront la plupart, n'auront guère la tête à changer leurs pneus ou à reviser leurs freins. Les entreprises de camionnage, obligées d'économiser sur tout, feront circuler beaucoup plus longtemps leurs camions et les réparations en souffriront dans toutes les sociétés à l'exception des plus rentables. Les camionneurs, en particulier les petits exploitants privés, parcourront des distances plus longues à la recherche de marchandises à transporter, augmentant ainsi le danger pour eux-mêmes et pour les autres.

Sur les 10,000 entreprises de camionnage que compte approximativement le Canada, la majorité sont de petites entreprises qui réalisent de petits bénéfices et qui ne sont pas en mesure d'encaisser des revers de fortune. C'est sur elles que les grandes entreprises jettent leur dévolu pour une prise de contrôle, processus qui a déjà été enclenché avec, en 1985, quatre prises de contrôle de grandes sociétés

[Texte]

With the distinct possibility of free trade with the United States, our borders will be opened up and our trucking industry will then be competing with the major trucking companies of the U.S. This competition will require that Canadian companies, in order to survive, will have to cut costs which will be achieved through lower wages, less maintenance and the use of equipment long after its normal lifespan.

The rail industry: The press analysis on the impact of rail deregulation often cites the high profitability U.S. rail companies have enjoyed since rail deregulation in 1980. Also frequently cited is the high cost operations of CN Rail and CP Rail. These rail companies are North America's two lightest-density major railways in terms of volume per mile of track.

These observations miss the point. Canada's relatively small and scattered population, widely spaced markets, and large land mass make direct comparison with U.S. rail operations quite misleading. Also, rarely mentioned in the press coverage of U.S. rail deregulation is the increasing concentration of rail companies. In 1978, there were 13 large rail companies. Now there are seven and the number of rail jobs has been reduced by 150,000.

We can expect an equally harsh impact in Canada, but with only two major railways, we do not expect a reduction in the number of companies. We do expect cutbacks in operations and jobs. Both railways have announced their intention to cut thousands of miles of track and eliminate thousands of jobs. Major contract concessions will be demanded by the companies, resulting in retaliation in the form of strikes and work slowdowns.

• 1020

The main issue at stake, as in other transportation sectors, is safety. We have grave doubts about the wisdom of so drastically altering transportation regulations in Canada at a time when the industry is faced with such pressing issues as workers, public safety, and the handling of dangerous goods. With the rash of rail accidents this past year, one would wonder if our rail safety regulations are firm enough, let alone lessening them through deregulation.

As a representative of railway workers in Newfoundland, it would be naive of me to say that I disagree with all aspects of deregulation. The dilemma that we in the railway industry in Newfoundland are in, with the distinct possibility of the closure of the railway, is a direct result of high freight rates imposed on the company

[Traduction]

et fusion essentiellement causées par le spectre de la déréglementation.

Alors que le libre-échange avec les États-Unis se profile à l'horizon, nos frontières s'ouvriront et le camionnage se mesurera dans la lice avec les grandes sociétés de camionnage américaines. Pour survivre, les sociétés canadiennes devront rogner sur toutes les dépenses en diminuant les salaires et l'entretien et en utilisant le matériel bien au-delà de ce qui devrait être sa durée d'utilisation.

Dans les transports ferroviaires on parle souvent, dans les journaux, des bénéfices réalisés par les compagnies ferroviaires américaines depuis la déréglementation de 1980. On mentionne aussi souvent le coût élevé d'exploitation de CN Rail et de CP Rail. Ces dernières sont les deux grandes compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord dont la densité est la plus faible en volume par kilomètre de rail.

Mais on passe ainsi à côté de la question. C'est mal poser le problème que de comparer l'exploitation des compagnies ferroviaires américaines avec les nôtres, et qui opèrent dans un vaste pays à la population relativement faible et clarsemée, dont les marchés sont disséminés dans tout le pays. Il est rare également qu'on mentionne dans la presse, à propos de la déréglementation du transport ferroviaire américain, de la concentration croissante des compagnies ferroviaires. En 1978, il y avait 13 grandes compagnies ferroviaires dont sept subsistent et les emplois dans le secteur ferroviaire ont été réduits de 150,000.

Le Canada peut s'attendre à un effet aussi brutal mais comme nous n'avons que deux grandes compagnies ferroviaires, ce n'est pas la réduction de ce nombre qui est à craindre, c'est la réduction de leur exploitation et des emplois. Les deux compagnies ferroviaires ont annoncé leur intention de supprimer des milliers de milles de rails et des milliers d'emplois. Elles exigeront de très importantes concessions dans les contrats de travail, provoquant ainsi des mesures de représaille sous forme de grèves et de grèves perlées.

L'enjeu principal, comme dans les autres secteurs du transport, est la sécurité. Est-il sage de bouleverser à ce point la réglementation des transports au Canada, alors que se posent des questions aussi pressantes que les conditions du travail, la sécurité du public et la manutention de marchandises dangereuses. Nous en doutons fort. Avec la ribambelle d'accidents ferroviaires de la dernière année, on peut se demander si la réglementation de la sécurité ferroviaire est suffisamment stricte, et il est difficile d'y trouver argument pour relâcher cette règle par la déréglementation.

En tant que représentant des cheminots de Terre-Neuve, ce serait naïf de ma part de dire que je m'élève contre tous les aspects de la déréglementation. Si l'industrie ferroviaire de Terre-Neuve est menacée de fermeture, c'est le résultat direct des taux élevés de transport de marchandises qui nous sont imposés par la CCT. La

[Text]

by the CTC. Deregulation could offer some relief from those rates and the possibility of a new lease on life.

We realize that the existing regulatory system for transportation in Canada is far from perfect. We also believe the public direction of the transportation system is essential to ensure that the system is run for the good of all Canadians. Given the geographical expanse of our country, and the distribution of its population, the need for a regulated system is indeed essential to further development of our country.

The Chairman: Thank you, Mr. Wiseman. That was a short brief and you covered it in detail. I am going to call on Mr. Tobin to start the questions.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I note that Mr. Wiseman represents the Canadian Railway Labour Association, and, as such, the Canadian context has been wide-ranging in the brief. Contrary to popular myth, Newfoundlanders are interested in the welfare of the nation as a whole, not just Newfoundland. But you will forgive me, Mr. Wiseman, if I focus my comments and questions more on Newfoundland.

Mr. Wiseman, Mr. Dawe mentioned earlier in his brief that he had a concern about the way in which the bill is presently drafted, the way in which deregulation is presently proposed. He feels that, unless there is an interpretation or definition provided of the railway in Newfoundland, it could disappear. It could be abandoned as part of a deregulated environment, where commercial viability versus regional development concerns are the criteria. Do you share Mr. Dawe's concern?

Mr. Wiseman: Yes, we do, Mr. Tobin. In fact, it is our opinion that the railway in Newfoundland should be a very important part of the transportation system in the province. And even though there is no mention made of it in the bill, we think it should be pinpointed. In the future you will settle all arguments as to just where we stand as a part of the transportation sector.

Mr. Tobin: Mr. Wentzell from the Harmon Corporation, when he was here, talked about demarketing. Instead of marketing your product, you would demarket it. You would set it up in such a way that people will find alternate means of moving goods and services in transportation. Notwithstanding whatever might be in the bill, and notwithstanding whatever recognition of our right to a railway service under the terms of union might ultimately be included in the bill, do you have any sense—because a lot of people generally, the public, make this observation—that the Newfoundland Railway is being managed out of existence?

Mr. Wiseman: Yes. I would have to agree with Mr. Wentzell on that, referring to that particular incident in the Stephenville area, with the closure of that Stephenville subdivision because of extreme weather conditions. I was in contact with the Railway Transport Committee and Mr.

[Translation]

déréglementation pourrait diminuer ce problème et nous donner de nouvelles chances.

Nous savons que le système actuel de réglementation des transports au Canada est loin d'être parfait et nous pensons également qu'il est essentiel, pour le bien de tous les Canadiens, que le système soit dirigé d'en haut. Compte tenu de l'étendue de notre pays et de la répartition de sa population, l'expansion de notre pays est inconcevable sans système des transports réglementé.

Le président: Je vous remercie, monsieur Wiseman. Vous avez été succinct, mais vous avez traité la question à fond. Le premier à vous poser des questions va être M. Tobin.

M. Tobin: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Je constate que M. Wiseman représente l'Association des syndicats de cheminots canadiens et que dans son mémoire, il a vu la question dans son ensemble. Contrairement aux idées reçues, les habitants de Terre-Neuve ne songent pas qu'à leur province mais se préoccupent de l'intérêt de la nation toute entière. Vous me pardonnerez toutefois, monsieur Wiseman, de m'attacher tout particulièrement, dans mes questions et mes commentaires, à votre province.

M. Dawe mentionnait tout à l'heure dans son mémoire qu'il s'inquiétait du libellé actuel du projet de loi, de la façon dont la déréglementation est proposée. Il craignait qu'en l'absence d'une interprétation ou définition des lignes ferroviaires de Terre-Neuve, celles-ci soient en danger de disparition à la suite de la déréglementation où les considérations de viabilité commerciale l'emportent sur celles de l'expansion régionale. Partagez-vous le point de vue de M. Dawe?

M. Wiseman: Oui, certainement, monsieur Tobin. Nous pensons que les chemins de fer de Terre-Neuve devraient être au premier plan du réseau de transport de la province et qu'il conviendrait d'insister là-dessus, bien qu'aucune mention n'en soit faite dans le projet de loi. À l'avenir c'est vous qui réglerez tous les litiges sur notre position dans le réseau des transports.

M. Tobin: Lorsque nous avons entendu M. Wentzell, de la *Harmon Corporation*, il nous a parlé d'un retrait du marché. Au lieu de mettre votre produit sur le marché, vous l'en retirez. Vous vous y prenez de telle façon que les gens trouveront d'autres moyens de transporter des marchandises et d'autres services de transport. Nonobstant ce que contient le projet de loi et de notre droit à des services ferroviaires approuvés par le syndicat, droit qui figurerait dans le projet de loi, avez-vous l'impression, à l'instar de beaucoup d'autres, que tout est fait pour exclure les chemins de fer de Terre-Neuve?

M. Wiseman: Oui, je suis d'accord avec M. Wentzell sur ce point, en particulier à la suite de ce qui s'est passé à Stephenville où l'on a fermé une section en raison de la rigueur des intempéries. M. Steeves, du Comité des transports du chemin de fer m'a informé que la

[Texte]

Steeves informed me that the railway did ask permission to close that because of weather conditions, and they were given permission.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Wiseman: Apparently the policy of the CTC is to contact the railways prior to the winter season to ascertain if there will be any particular areas that they may have to close because of weather conditions. I think it is the company's policy to provide them with this information so that they can ascertain from the customers in those areas what alternate methods they would want to use to move their product to market.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. I thank Mr. Wiseman for his brief today.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Benjamin.

• 1025

Mr. Benjamin: Mr. Abbott appeared before us in Ottawa and expressed some feelings of frustration and a discouraged state of mind on behalf of the national organization. You are here on behalf of the Atlantic provinces council of the Railway Labour Association, I take it.

Can I construe from your submission that you feel some sort of system of cross-subsidization should be maintained, so that profitable routes would offset losses on unprofitable routes?

Mr. Wiseman: It is natural for the carriers to want to make money, and the money is in the high-density areas. Without subsidies, the urban areas will definitely have to suffer.

Mr. Benjamin: The main thrust of this bill is competition and freedom of entry and exit. It rules out cross-subsidies. The only thing left is a direct subsidy, where it is found that a service is required in the national interest. You would prefer that the industry itself, the different modes of transportation, should be required to pay at least some of the cost of services to isolated areas or small markets.

Mr. Wiseman: Yes. I refer to this present situation that we are in with the railway.

Our fair share of revenue from freights destined for Newfoundland, we are not getting credit for. We are getting credit for the portion from Port aux Basques to the terminating point in Newfoundland. That is not being shown in the whole picture of our deficit for TerraTransport.

Mr. Tobin: You get credited with the cost all the way from Montreal.

Mr. Wiseman: That is correct.

The Chairman: I will call the next witness, which is the St. John's and District Labour Council. Appearing on its behalf, I gather, is Ms Judy Vanda and I am not sure who else at the moment.

[Traduction]

compagnie ferroviaire avait demandé la permission de fermer cette section pour cause de mauvaise condition météorologiques et l'avait obtenue.

M. Tobin: C'est bien cela.

M. Wiseman: La CCT a pour ligne de conduite de consulter la compagnie ferroviaire avant l'hiver, pour savoir si celle-ci a l'intention d'interrompre ses services dans certaines régions en raison des intempéries. La compagnie ferroviaire fournit à la CCT cette information de sorte que celle-ci, en consultant les clients de ces régions, peut envisager des solutions de rechange pour l'acheminement des produits au marché.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie M. Wiseman de son exposé.

Le président: Je vous remercie, monsieur Tobin.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: M. Abbott nous a exprimé ici l'exaspération et le découragement de l'instance nationale. Je crois savoir que vous étiez ici au nom de la section de l'Atlantique de l'Association des cheminots.

Dois-je conclure de votre exposé qu'il faudrait garder un régime quelconque d'interfinancement pour que les trajets profitables compensent les pertes sur les autres trajets?

M. Wiseman: Il est tout naturel que les transporteurs veuillent gagner de l'argent, et l'argent se trouve dans les régions à forte densité démographique. Sans les subsides, les régions urbaines vont certainement pâtir.

M. Benjamin: Ce projet de loi porte essentiellement sur la concurrence et la liberté d'accès. Cela exclut donc l'interfinancement. La seule option qui reste, ce sont les subsides directs, dans les cas où le service répond à l'intérêt national. Vous préféreriez que l'industrie elle-même, les différents modes de transport, soient tenus d'assumer au moins une portion du coût du service dans les régions isolées ou dans les marchés restreints.

M. Wiseman: Oui. C'est la situation actuelle dans les chemins de fer.

Nous n'obtenons pas notre juste part des recettes sur les marchandises expédiées à Terre-Neuve. Ce qui me revient, c'est la portion qui va de Port-aux-Basques jusqu'au terminus de Terre-Neuve. Cela ne figure pas dans le déficit de TerraTransport.

M. Tobin: On vous réclame tous les frais à partir de Montréal.

M. Wiseman: Oui.

Le président: J'invite maintenant le prochain témoin: Le *St. John's and District Labour Council*, représenté, je pense, par M^{me} Judy Vanda et quelqu'un d'autre dont je ne connais pas encore l'identité.

[Text]

After this presentation of the St. John's and District Labour Council, I am going to call the Town of Happy Valley, Goose Bay. I understand its mayor is here ready to make its presentation.

Welcome, you are Ms Judy Vanda?

Ms Judy Vanda (President, St. John's and District Labour Council): Yes, I am.

The Chairman: Fine. We have your brief Ms Vanda. You have been here patiently, and it is your time. If you read the whole brief, there is less time for questions, but you take it away and do what you want to do.

Is that Sandra Perry?

Ms Sandra Perry (Vice-President, St. John's and District Labour Council): Yes.

The Chairman: Well, welcome also.

• 1030

Ms Perry: On behalf of the St. John's and District Labour Council, I would like to thank you for allowing us the time to address this very important issue with you today.

The federal government introduced Bill C-18 and Bill C-19 which would provide a National Transportation Act and a new Motor Vehicle Act respectively. These are of major concern to our province. The following are our views on this issue.

The Administration: The Canadian Transportation Commission, the major regulatory body, will be abolished by this legislation and replaced with a national transportation agency which will have significantly less authority to oversee Canadian transport. It will have virtually no authority over fares, rates or entry to and exit out of the industry.

The current practice for entry into and exit out of the industry is governed by a public necessity and convenience test. This means that entrants into the industry have to demonstrate to the CTC that the public interest would be served by their entry and by the particular routes they intend to fly. This will be replaced by a "fit, willing and able" test. Given minimum safety and insurance qualifications, a licence to operate a route will be given to any applicant as a matter of right.

A minimum notice period in the range of 30 days is necessary to abandon any routes. Notice periods for some regions may be longer if no other services operate in the area. Exit from the industry will also be easier.

In northern regions and some isolated regions, a reverse-onus test will be applied, with those opposed to the granting of a particular licence being required to prove that granting of such a licence is not in the public interest. In areas where the market is unwilling to supply air services, firms may apply for government subsidies to

[Translation]

Après cet exposé, j'inviterai les représentants de la municipalité de Happy Valley, rattachée à Goose Bay. Je crois savoir que c'est le maire qui fera l'exposé.

Je vous souhaite la bienvenue. Vous êtes bien madame Judy Vanda?

Mme Judy Vanda (présidente, St. John's and District Labour Council): Oui.

Le président: D'accord. Nous avons reçu votre document. Vous avez attendu votre tour avec patience, il est maintenant arrivé. Si vous lisez votre document en entier, cela nous laissera moins de temps pour les questions, mais faites comme il vous plaira.

S'agit-il de Sandra Perry?

Mme Sandra Perry (vice-président, St. John's and District Labour Council): Oui.

Le président: Je vous souhaite la bienvenue à vous aussi.

Mme Perry: Au nom du *St. John's and District Labour Council*, je tiens à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez aujourd'hui de discuter de cette question très importante.

Le gouvernement fédéral a présenté les projets de loi C-18 et C-19, respectivement Loi nationale concernant les transports et Loi concernant les transports routiers. Notre province attache beaucoup d'importance à ces projets de loi. Voici nos vues sur la question.

Administration. La loi porte que le principal organisme de réglementation, la Commission canadienne des transports, sera abolie et remplacé par un office national des transports doté de beaucoup moins de pouvoir d'intervention. Il n'aura pratiquement aucune autorité en matière de tarifs ou de conditions régissant l'accès aux transports et les critères d'exclusion.

Actuellement, les conditions d'appartenance à cette branche d'activité sont déterminées en fonction du critère de nécessité et de commodité publiques. Cela signifie que les compagnies qui aspirent à y entrer doivent prouver à la CCT que l'intérêt public serait mieux servi par leur présence grâce aux liaisons qu'elles comptent offrir. Dorénavant, elles devront montrer qu'elles sont désireuses et capables d'offrir le service. Moyennant des garanties minimales de sécurité et d'assurances, un permis d'exploitation sera accordé d'office à quiconque en fait la demande.

Il faut donner un préavis minimum de 30 jours avant de supprimer une liaison. Dans certaines régions, le préavis pourra être plus long s'il s'agit du seul service offert. Il sera aussi plus facile de cesser ses activités.

Dans les régions du Nord et dans certaines régions isolées, il appartiendra à ceux qui s'opposent à l'octroi d'un permis de prouver que l'octroi d'un tel permis ne sert pas l'intérêt public. Là où le marché ne permet pas aux entreprises d'offrir des services aériens, celles-ci pourront demander à l'État des subsides pour financer le

[Texte]

operate services. The profitability of operations elsewhere will not be taken into account in the granting of a subsidy, only the cost of the specific operation for which a subsidy is requested.

Fares: Statements by airline executives and industry observers indicate, except for high-density markets such as Toronto-Montreal-Ottawa, air fares will not be going down. In smaller markets, the Prairies and the Maritimes, fares are likely to increase. The federal government hopes to sell deregulation to Canadians largely on the strength that airline fares will drop. In the U.S., eight years of deregulation has produced only one benefit: "a few low fares for a few people to a few places, sometimes, for a while". That is a quote from John Nance, former U.S. pilot, author of *Blind Trust: How Deregulation has Jeopardized Airline Safety*.

Service: Access to reliable, frequent and efficient air service to other parts of the province and the country is more than an amenity. It is an essential component of community economic development. Particularly northern areas and isolated centres, but also small and medium-sized communities in Newfoundland and Labrador, are highly dependent on a sound air link to consumers, suppliers and potential investors. Smaller communities have faced a total loss of service or, as in Stephenville, reduced service, as was experienced in the fall of 1986 when CP Air decided to withdraw jet services even without consultation with CTC.

Safety: In Canada, our air safety system is largely based on self-regulation by the larger carriers. Deregulation likely will bring about a proliferation of new small carriers, flying old planes, skimping on maintenance and financial pressure to keep flying marginal low-paid staff. If this happens, our system would not be able to guarantee that air travel would continue to be safe. A recent article published in *Fortune* indicates that near misses have increased steadily for five years. In 1982 there were 311 near misses; in 1983, 475; 1984, 589; 1985, 776; and in the first five months of 1986, 305 near misses. Near misses are incidents where aircraft have almost collided.

• 1035

Almost two-thirds of the passenger pilots polled said they believe deregulation has made flying more dangerous. Only 1 in 70 saw increased safety as a result of deregulation instituted by the U.S. government in 1978 to promote competition within the industry. But 5 pilots in 8, or 63.7%, said deregulation had made air travel more dangerous.

[Traduction]

service. La marge bénéficiaire des activités ailleurs ne sera pas prise en compte pour décider si une subvention doit être donnée ou pas; on examinera seulement l'activité pour laquelle la subvention est demandée.

Les tarifs: Des déclarations par les dirigeants des lignes aériennes et des observateurs montrent que, sauf pour les marchés à forte densité démographique comme Toronto, Montréal et Ottawa, les tarifs aériens ne baisseront pas. Dans les marchés plus restreints, les Prairies et les Maritimes, il est probable que les tarifs monteront. Le gouvernement fédéral espère convaincre les Canadiens du mérite de la déréglementation en misant sur l'éventuelle baisse des tarifs aériens. Aux États-Unis, huit ans après la déréglementation, voici le résultat: quelques tarifs modiques, pour quelques personnes, pour quelques destinations, quelquefois, pendant quelque temps. Voilà une citation de John Nance, ancien pilote américain, auteur de *Blind Trust: How Deregulation has Jeopardized Airline Safety*.

Le service: Avoir accès à des liaisons aériennes fiables, fréquentes et efficaces avec les autres régions de la province et du pays, c'est bien davantage qu'une commodité. C'est un élément essentiel au développement économique de nos villes. Les régions du Nord et les agglomérations isolées en particulier, mais aussi les petites et moyennes localités à Terre-Neuve et au Labrador dépendent beaucoup de liaisons aériennes de qualité avec les consommateurs, les fournisseurs et les investisseurs éventuels. Il y a des localités plus petites qui ont été menacées de perdre tout service aérien ou, dans le cas de Stephenville, qui ont dû subir une réduction des services, comme cela s'est passé à l'automne de 1986 lorsque CP Air a décidé de retirer ses avions à réaction sans avoir consulté la CCT.

La sécurité: Au Canada, le système de sécurité aérienne repose en bonne partie sur l'autoréglementation qu'exercent les gros transporteurs. La déréglementation cause probablement une multiplication du nombre des petits transporteurs qui se serviront de vieux appareils, lésineront sur l'entretien et subiront des pressions financières pour conserver dans leur effectif des employés de second ordre payés à rabais. Si cela se produit, il ne sera plus possible de garantir la sécurité des voyages par avion. Un article publié récemment dans *Fortune* révèle que le nombre d'accidents évités de justesse augmente régulièrement depuis cinq ans. En 1982, il y en a eu 311; en 1983, 475; en 1984, 589; en 1985, 776; et dans les cinq premiers mois de 1986, 305. Il s'agit de situations où deux appareils ont failli entrer en collision.

Près des deux tiers des pilotes de ligne que l'on a interrogés estiment que la déréglementation a augmenté les dangers du transport aérien. Seule une personne sur 70 est d'avis que la déréglementation a amélioré la sécurité depuis que le gouvernement américain a adopté une politique en ce sens en 1978 pour favoriser la concurrence. Il n'en demeure pas moins que cinq pilotes sur huit, soit 63.7 p. 100 des répondants ont affirmé que la

[Text]

The United States deregulation system has had a serious impact on Canadian territory. Even Gander, our international airport, has not escaped the scythe of the grim reaper. I refer to the Arrow Air crash.

Competition: Instead of fostering competition, the federal government's proposed deregulation of the air industry under its so-called *freedom to move* legislation may be hampering the industry's ability to spread its wings.

Recent moves by Air Canada and Canadian Pacific Air Lines to gobble up regional air carriers are regarded by some observers as safeguarding measures against open competition in a deregulated environment.

Deregulation is, in any case, not synonymous with more competition. In fact, the U.S. air industry is more dominated by the largest carriers now than before deregulation. A similar pattern is already taking shape in Canada as the major existing airlines are still setting up mergers. After deregulation there would be less, rather than more, competition among the airlines with no public watchdog to look after consumers' interests.

With the introduction of the two new feeder carriers in Newfoundland, namely Air Nova and Air Atlantic, we are seeing routes once dominated by jet service now replaced by DASH-8, 37-seater aircraft.

These planes are flying competitive routes with their major shareholder carriers, Air Canada and CP Air. There is one flight attendant to service the entire aircraft, and employees are non-unionized. The flying time is substantially longer—St. John's to Halifax, 2.3 hours versus 1.3 hours—yet the air fare is the same.

Trucking: As with the airline industry, the test for entry into the industry will no longer be public necessity and convenience, but the "fit, willing and able" test. As with the airlines, industry fares and routes will be determined by market considerations, not by regulation.

Rates: With increasing concentration, the rate wars are coming to an end. Under deregulation, Canadian truckers would face unfettered competition from stronger and better-prepared truckers in the U.S. and Canada, and would be beaten in the international competition for the north/south trade. The U.S. truckers would have a greater ability to grant discounts and contract rates based on volume.

[Translation]

déréglementation a rendu le transport aérien plus dangereux.

La déréglementation en vigueur aux États-Unis a eu des répercussions importantes sur le transport en territoire canadiens. Même Gander, notre aéroport international en a senti le contre-coup terrible. Je songe ici à l'écrasement de l'appareil d'Arrow Air.

Au sujet de la concurrence, le programme législatif gouvernemental intitulé *Aller sans entraves* et qui est conçu pour instaurer la déréglementation, plutôt que de favoriser la concurrence, aura peut-être pour effet de freiner les élans d'expansion du secteur aérien.

Les dispositions prises récemment par Air Canada et par Canadian Pacific afin d'absorber les transporteurs régionaux, constituent aux yeux de certains des mesures susceptibles d'aphysier la concurrence dans un milieu déréglementé.

Quoi qu'il en soit, la déréglementation en soi ne se traduit pas par l'intensification de la concurrence. En fait, le transport aérien aux États-Unis est davantage dominé par les grands transporteurs qu'avant la déréglementation. Or une tendance semblable se dessine déjà au Canada, où les principales compagnies continuent d'échafauder des projets de fusion. En régime de déréglementation, il y aurait moins et non davantage de concurrence entre les lignes aériennes, en l'absence d'un organisme public chargé de défendre les intérêts des consommateurs.

Depuis la mise en service des deux nouveaux transporteurs régionaux de Terre-Neuve, c'est-à-dire Air Nova et Air Atlantic, on observe que les trajets naguère desservis par des réactés le sont maintenant par des appareils DASH-8, qui comptent 37 sièges.

Ces appareils font concurrence à Air Canada et à CP Air, qui se trouvent être leurs actionnaires majoritaires. Il n'y a qu'un employé à bord pour servir tous les passagers, et les employés ne sont pas syndiqués. La durée des vols est beaucoup plus longue, ainsi il faut maintenant mettre 2.3 heures pour relier Saint-Jean de Terre-Neuve et Halifax contre 1.3 heure auparavant, et en dépit de cela le tarif est demeuré le même.

Dans le domaine du camionnage, tout comme dans celui du transport aérien, ce qui sera déterminant, ce ne seront plus les besoins du public et la commodité mais bien le fait d'être disposé à se lancer dans le domaine. À l'instar de ce qui se passe dans le domaine aérien, les tarifs du camionnage et les trajets seront établis en fonction du marché et non d'une réglementation quelconque.

Pour ce qui est des tarifs, plus il y aura de concentration, moins il y aura de guerres des tarifs. Dans un régime déréglementé, les camionneurs canadiens feraient face à une concurrence débridée de la part des camionneurs américains plus forts et mieux préparés à cette lutte, et le Canada perdrait donc ce combat dont l'enjeu est le trafic nord-sud. Les camionneurs américains seraient davantage en mesure d'offrir les rabais et des tarifs contractuels en fonction du volume.

[Texte]

Service: Our present regulatory system, with its control of market entry, pricing and commodity and destination restrictions, has intentionally created a pattern of cross-subsidization of traffic through the encouragement of transportation generalists.

To cite an example given by the Canadian Trucking Association, a long-haul trucking company will give up perhaps 10,000 pounds of capacity and \$20,000 in cost per trailer to move general freight, manufactured goods, from Ontario to the east or west, in order to obtain back-haul, which includes significant movement of perishable products such as refrigerated beef or fish.

This pattern of accepting less than truckload, TLT, could only occur where the competition was managed and there was a predictable return on investment, that is, through regulation.

The reduction or elimination of this regulatory control in the industry would encourage the super-efficient and the transport specialist, to the point of driving the transport generalist out of the market. The generalist would no longer have the incentive to haul TLT.

With the demise of cross-subsidization and the generalist goes the historic east/west pattern of transportation. The economic logic of efficiency and deregulation will mean the demise of service for the regions and for the smaller communities at the market centre.

With the erosion of our east/west trading transport system, through the economic logic of deregulation will come the flip side of the coin: The Canadian trucking industry will be beaten in the international competition for the north/south trade.

Competition: Trucking deregulation will initially bring more competition as small non-unionized firms try to enter the market. Within several years, however, there will be greater concentration of industrial ownership as the big get bigger, the medium go bankrupt or are swallowed and the small fight ferociously for the crumbs of the local market.

Trucking deregulation is closely tied with free trade. The Canadian shippers, who are the industrial sector lobbying hardest for deregulation, are motivated by the self-perceived need to lower their transport costs to match

[Traduction]

Par rapport au service, notre régime actuel, qui contrôle l'accès au marché et les prix et impose certaines restrictions au genre de marchandises transportées ainsi qu'aux destinations, a aussi créé tout à fait intentionnellement un régime d'interfinancement du transport, grâce à l'encouragement des entreprises générales de transport.

Pour citer des exemples donnés par l'Association canadienne du camionnage, une entreprise de transport sur longue distance renoncera à peut-être 10,000 livres de marchandise et 20,000\$ par charge remorquée pour pouvoir transporter des marchandises générales comme des biens de fabrication, ceux de l'Ontario vers l'est ou l'ouest afin d'obtenir le transport d'autres marchandises sur le trajet de retour, y compris des quantités importantes de produits périssables comme du boeuf ou du poisson réfrigéré.

Or le fait d'accepter le transport d'une charge réduite ne peut se produire que dans les cas où la concurrence est réglementée et où l'on peut prévoir obtenir des bénéfices de ces investissements, c'est-à-dire par un régime de réglementation.

Le relâchement ou l'élimination de cette réglementation dans le secteur du camionnage encouragerait les camionneurs super efficaces et les spécialistes au détriment des généralistes, qui eux disparaîtraient probablement. En fait, ils n'auraient plus des raisons objectives de vouloir transporter des charges réduites.

Or si l'on assiste à la fin de l'interfinancement et à la disparition des camionneurs polyvalents, l'axe traditionnel est-ouest disparaîtra lui-aussi du domaine des transports. La logique économique de l'efficacité et de la déréglementation sonnera le glas du service aux régions et aux petites localités situées au coeur des grands marchés.

L'affaiblissement de notre réseau de transport est-ouest en raison des impératifs économiques de la déréglementation nous fera connaître le revers de la médaille: la dérouté du camionnage canadien face à la concurrence internationale pour les échanges commerciaux nord-sud.

La déréglementation dans le camionnage suscitera davantage de concurrence au démarrage, au fur et à mesure que de petites entreprises non-syndiquées tenteront de pénétrer sur le marché. Dans quelques années cependant, on assistera à une plus grande concentration des entreprises au fur et à mesure que les grandes compagnies deviendront plus grandes, les entreprises de taille moyenne feront faillite ou seront absorbées par les plus grandes et que les plus petites se feront une lutte furieuse pour ramasser les miettes du marché local.

La déréglementation dans le domaine du camionnage est étroitement liée au libre-échange. Les expéditeurs canadiens qui réclament le plus la déréglementation y sont favorables parce qu'ils estiment être forcés de diminuer

[Text]

the deregulated American transport costs in preparation for a continental scramble for markets.

Safety: The erosion of trucking safety is a matter that will be very difficult to police in the absence of a regulated and financially stable industry. Regardless of safety provisions, deregulation breeds hazardous road conditions. Carriers who operate on a shoestring can hardly attend to matters of new tires or brake overhauls when they live, as a vast majority of them will, from shipment to shipment.

Trucking equipment will stay on the road longer as companies are forced to cut expenses to the bone. The quality of repair work and upgraded equipment will deteriorate in all but the most profitable of companies. Truckers, particularly small owner-operators, will drive longer stretches as they search for freight to ship, increasing the danger to themselves and those they share the highway with.

The Chairman: Just a moment here. I guess you are intending to read your whole brief. If you are, it will limit the time for questions. The way we are going, it looks like there will not be any questions. I hope you are aware of it, because quite frankly, having looked at your brief, if you went to page 11 and read the summary you would cover the general points you are covering a little more particularly along the way and still get your message across, which is general anyway. I gather you are not suggesting any amendments, but it is up to you.

Ms Vanda: We can continue on to the summary.

By supporting a comprehensive free trade agreement with the United States, deregulation and privatization, the current government has defined its position in the Canadian economy and society with perfect clarity. Its roots are firmly planted in corporate Canada and it has nothing but disdain for the working people of Canada.

We cannot put the total blame on the current government. It was the previous government that initiated transport deregulation. It wanted to reduce the burden of government regulation on the economy. We can no longer ignore the benefits of regulations to the community. We cannot forget regulation has been an important element in nation-building. It has been established to ensure the existence of high-quality national east-west networks to which all Canadians will have access at reasonable prices. More importantly, regulations in the transport sector are there to ensure the safety of passengers, workers and people who live adjacent to transportation routes.

[Translation]

leurs frais de transport pour atteindre les mêmes niveaux que leurs concurrents américains déréglementés, en prévision d'une lutte continentale pour les marchés.

Au sujet de la sécurité, il sera très difficile de surveiller cet aspect en l'absence d'un cadre de réglementation et d'une certaine stabilité financière. Quelles que soient les dispositions relatives à la sécurité, la déréglementation est à la source de mauvaises conditions routières. Or les transporteurs à petit budget n'ont pas les moyens de faire changer les pneus ou les freins lorsqu'ils vivent dans l'attente des contrats, comme c'est le cas pour la majorité d'entre eux.

Le matériel de transport routier demeurera donc en service plus longtemps car les entreprises seront forcées de sabrer dans leurs dépenses. La qualité des travaux de réparation et des nouvelles pièces de rechange se détériorera dans presque toutes les entreprises sauf les plus rentables. Les camionneurs, et particulièrement les propriétaires qui conduisent leur propre véhicule seront au volant pendant de plus longues périodes, en quête de marchandises à transporter, ce qui augmentera le danger pour eux-mêmes et les autres conducteurs de véhicules.

Le président: Un moment s'il vous plaît. Vous semblez avoir l'intention de lire votre mémoire au complet. Or si vous faites cela, cela limitera le temps dont nous disposerons pour poser des questions. Je crois même qu'il ne nous en restera pas du tout. J'espère que vous en êtes consciente car franchement, j'ai parcouru votre mémoire et je crois que si vous sautiez à la page 11 et que vous nous lisiez votre résumé, cela suffirait pour couvrir les grandes lignes, que vous nous présentiez de façon plus détaillée en ce moment, et vous réussiriez tout de même à nous faire part de vos idées. De toute façon, elles sont générales. Je crois que vous ne nous proposez aucun amendement. Quoi qu'il en soit, je m'en remets à votre décision.

Mme Vanda: Nous allons passer au résumé.

L'appui donné par le gouvernement actuel à une entente globale de libre-échange avec les États-Unis ainsi qu'à un programme de déréglementation et de privatisation, situe par le fait même très clairement son orientation vis-à-vis de l'économie et de la société canadiennes. Il se solidarise en effet avant tout avec les grandes sociétés du Canada et n'a que du dédain pour les travailleurs de notre pays.

Cela dit, on ne peut pas blâmer que le gouvernement actuel. C'est le gouvernement précédent qui a donné le coup d'envoi à la déréglementation dans le domaine des transports. Il voulait en effet réduire les coûts que représentait la déréglementation pour l'économie canadienne. Cependant, nous ne pouvons passer sous silence les avantages que représente l'existence de règlements pour la collectivité. Nous ne pouvons pas non plus négliger le fait que la réglementation a joué un rôle important dans l'édification de notre nation. Elle a été établie afin de créer des réseaux de transport nationaux est-ouest de très grande qualité et auxquels tous les Canadiens peuvent avoir accès à des prix raisonnables. Ce qui plus est, les règlements dans le domaine des transports existent

[Texte]

Since deregulation was introduced in the United States, volumes have been written concerning the loss of service and the increase of fares on less well travelled routes. We in Newfoundland are experiencing these factors presently. Without even advising the government, a major airline in this province saw fit to withdraw one of its services. Imagine the mayhem if deregulation were in place. Furthermore, one cannot ignore the higher rate of plane crashes and railway accidents since deregulation has been in place in the United States.

I would like to bring to your attention a headline in our local newspaper on Thursday, March 26, 1987 regarding the Arrow Air flight. They did not have to die in the air crash in Gander.

Improve flight-safety quality of chartered aircraft, study says.

It does hit home.

Newfoundlanders have been on the receiving end of cutbacks in services for far too long. We have been grumbling and complaining to every agency, but to no avail. We feel to ignore this very important issue will be to ignore our very existence. If we allow deregulation to go ahead, we can say good-bye to a local trucking industry, an absolute good-bye to the railway, and since Newfoundland is considered to be a less-travelled route, fares and services will be out of the reach of the ordinary Newfoundlander.

Deregulation will mean job losses at precisely the time when the restoration of full employment must be the number one priority for Canadian workers.

Deregulation will undermine wages and working conditions when governments should be trying to improve the living standards of all Canadians.

Deregulation will transfer power and authority from the public political sphere to the private corporate sphere at a time when corporation reorganizations are throwing people out of work and the corporate sector is waging unprecedented attacks on the trade movement.

• 1045

Deregulation will mean throwing away the tools of economic management at a time when these tools must be applied with full force to restore full employment, improve living standards for all, provide a fair distribution of income and wealth, and protect the Canadian economy from the excesses to which the pursuit of profit always gives rise.

Ms Perry: At this time, I want to express my dissatisfaction with the fact that this committee saw fit to

[Traduction]

afin de protéger la sécurité des passagers, des travailleurs et de ceux qui vivent tout près des réseaux de transport.

Depuis que la déréglementation est entrée en vigueur aux Etats-Unis, des livres entiers ont été écrits au sujet de la diminution des services et de l'augmentation des tarifs sur des trajets moins fréquentés. A Terre-Neuve, nous en faisons justement l'expérience en ce moment. Sans même aviser le gouvernement, une grande compagnie aérienne de notre province a décidé de mettre fin à l'un de ces services. Imaginez le chaos que cela aurait entraîné si en plus, nous étions en régime de déréglementation. En outre, on ne peut négliger le coût très élevé que représentent les accidents d'avions et de chemin de fer observés depuis le début de la déréglementation aux Etats-Unis.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur un des grands titres de notre journal local du jeudi 26 mars 1987, où il était question du vol d'Arrow Air. Le passager de cet appareil n'aurait pas dû mourir à Gander.

L'étude demande d'améliorer la sécurité des avions nolisés.

On ne pourrait pas dire mieux.

Voilà déjà trop longtemps que les habitants de Terre-Neuve subissent le contre-coup de la réduction des services. Nous nous sommes bien plaints à tous les organismes possibles mais sans succès. Nous estimons que le fait de négliger cette question très importante revient à faire fi de notre propre existence. Si nous permettons la déréglementation, nous pouvons faire notre deuil du camionnage local, renoncer pour toujours aux chemins de fer et nous attendre à ce que les tarifs et les services soient assurés à des prix beaucoup trop élevés pour le citoyen ordinaire de Terre-Neuve étant donné que notre province est considérée comme une destination moins fréquentée.

La déréglementation entraînera des pertes d'emploi, au moment même où le retour au plein emploi devrait être l'objectif prioritaire des Canadiens.

La déréglementation sapera la rémunération et les conditions de travail, au moment même où les gouvernements devraient s'efforcer d'améliorer le niveau de vie de tous les Canadiens.

La déréglementation déplacera le pouvoir et l'autorité du domaine politique et public au secteur privé et à celui des sociétés, au moment même où les sociétés en réorganisation suppriment des emplois et s'attaquent en général aux syndicats avec une virulence sans précédent.

La déréglementation entraîne la mise au rancart des outils de gestion économique à un moment où il nous faut utiliser à plein ces outils pour rétablir le plein emploi, améliorer la qualité de vie de tous, assurer une juste distribution des revenus et de la richesse et protéger l'économie canadienne des excès auxquels a toujours donné lieu la recherche du profit.

Mme Perry: J'aimerais maintenant exprimer mon mécontentement devant le fait que ce Comité a estimé

[Text]

visit just one city in Newfoundland and that only 10 days' notice was given. The issue of deregulation is far too important to the economy of this province and the country not to have the opportunity to do the in-depth study it justly deserves. The labour movement will not allow you to sweep it under the rug or allow you to cater to the corporate citizens.

In our brief we have recommendations, and we submit that: a royal commission on transport and transportation be set up immediately; the government table Bills C-18 and C-19; and a federal study of the transportation system be done before any move is made to deregulate the whole industry.

We want to thank you for your time.

The Chairman: Thank you for your brief which does. . . I had better not say anything here. But whether we were here 10 days or saw 10 cities, I do not think it would change one comment in your brief, and that is fine, that is your point. We have run into the same type of brief from different witnesses across the country, and that is what we are here for. But there is a problem of how many cities and provinces and places in the provinces you can go to. But we have your views.

I am now going to throw it open to questions. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

I want to thank Judy Vanda and Sandra Perry for their brief. I must tell them that if they were here earlier when we were asking questions of previous witnesses, they would have gathered, or I think they would have gathered, that I share many of the same concerns they have and have come to some of the same conclusions with respect to deregulation.

Having said that, however, I would be remiss and less than honest if I did not say that in reading your brief I was almost tempted to run off to try to find a copy of the *Regina Manifesto*—

Mr. Benjamin: Hear, hear!

Mr. Tobin: —and if I did not, say it reminded me somewhat of some of Les Benjamin's speeches, who is my good colleague from the NDP.

I share your concerns about deregulation and the effect it is going to have on areas like Atlantic Canada, like Newfoundland, the smaller rural regions of the country. However, I do not share at all the rationale you put forward.

For me, I am seeing a pitch, I think, for a government-managed economy—certainly a government-managed transportation sector, and in the broader philosophical strokes a government-managed economy. That is not my

[Translation]

utile de ne se rendre que dans une ville de Terre-Neuve, et ce, en ayant donné seulement un préavis de 10 jours. La question de la déréglementation est beaucoup trop importante pour l'économie de cette province et celle du pays pour ne pas avoir la possibilité de réaliser l'étude approfondie qu'elle mérite. Le mouvement syndical ne vous permettra pas d'éluder des questions ou d'acquiescer à toutes les demandes de l'entreprise privée.

Dans notre mémoire, nous avons formulé des recommandations et nous proposons la mise sur pied immédiate d'une Commission royale sur les transports. Nous proposons également que le gouvernement ajourne indéfiniment les projets de loi C-18 et C-19 et qu'une étude fédérale sur le système de transport soit réalisée avant de prendre une quelconque mesure pour déréglementer tout le secteur.

Nous vous remercions de nous avoir écoutés.

Le président: Je vous remercie pour votre mémoire qui. . . Je préfère ne rien dire. Mais même si nous étions demeurés ici pendant 10 jours ou si nous avions visité 10 villes, je ne crois pas que cela aurait changé quoi que ce soit dans votre mémoire, et c'est bien ainsi, c'est votre point de vue. Différents témoins nous ont présenté les mêmes types de mémoire dans tout le pays, et c'est pourquoi nous sommes ici. Cependant, il est toujours difficile d'établir le nombre de villes et de provinces et de lieux dans la province où nous pouvons nous rendre. Mais vous avez exprimé votre point de vue.

Je vais maintenant commencer la période de questions. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier Judy Vanda et Sandra Perry pour leurs mémoires. Je dois leur dire que si elles avaient été là plus tôt lorsque nous posions des questions aux témoins précédent, elles se seraient rendu compte que je partage nombre de leurs inquiétudes et que j'en suis venu à certaines de leurs conclusions pour ce qui est de la déréglementation.

Ceci dit, ce ne serait pas honnête de ma part si je ne vous disais pas qu'à la lecture de votre mémoire, j'ai été presque tenté de me précipiter pour obtenir un exemplaire du *Manifeste de Régina*.

M. Benjamin: Bravo, bravo!

M. Tobin: Et si je ne l'ai pas fait, disons que cela m'a rappelé quelques-uns des discours de Les Benjamin, mon bon collègue du NDP.

Je partage vos inquiétudes à propos de la déréglementation et de son effet sur des régions comme les provinces de l'Atlantique, comme Terre-Neuve, les plus petites régions rurales du pays. Cependant, je ne partage pas du tout les fondements de l'argumentation que vous présentez.

Pour ma part, j'y vois un nouveau départ, je pense, pour une économie gérée par l'État—certainement pour un secteur des transports géré par l'État, et dans le cadre de principes plus larges, une économie gérée par l'État. Ce

[Texte]

problem. I am quite content with the private sector. But I just want to see some regulation where it ought to exist, where people do not have the population base to ensure they are going to be served.

So I ask you the question, and I ask it quite seriously, would you be satisfied if you saw some amendments made to the bill that would ensure in areas like Newfoundland there was a continued measure of regulations that guaranteed at least a reasonable, minimal level of service, or are you really promoting that government ought to provide the goods and services in the transportation sector?

Ms Perry: I cannot answer your question with full knowledge of exactly how everything is applied in the two bills before us, simply because we did not have the time to do the necessary research. Once we had learned you were on your way here, we wanted to do as much research as we could about what had happened in the United States as a result of deregulation. We took our information from many reputable publications.

There is definitely room for amendments. However, not being familiar enough with the bill itself to be able to quote. . . I am sure, as your hearing goes along, the people who have had more time to do the necessary in-depth study of the bill will be able to—

• 1050

The Chairman: Make it your last comment, because we have 12 minutes.

Mr. Tobin: Let me assure you your very eloquent brief is very well prepared and it is an excellent brief. I guess what I am saying to you is: I believe the problem in the United States and Canada is not the private sector. I do not think this is part of the problem at all; I think it can be part of the solution. The problem is whether or not there is a public policy role or whether there is a role to regulate industries to ensure that no matter where you live in the country, you have some level of service.

From what I am reading in your brief, not only do you want regulation but also you think the fundamental problem or the root evil is profit motive in the private sector and so on.

Am I right or wrong in this? Or would you agree with me that if certain amendments are provided so that we have a certain continued measure of regulation, then we do not need to destroy the private sector to achieve some service for our people in Newfoundland?

Ms Vanda: I would like to respond to this. Yes, we do have a problem with the amount of backing that the

[Traduction]

n'est pas mon problème. Je suis assez satisfait du secteur privé. Mais je tiens à ce qu'il y ait une certaine réglementation pour maintenir le service dans les régions où il risquerait de disparaître faute d'une population suffisante.

Aussi, je vous pose la question, et je vous la pose très sérieusement, seriez-vous satisfaites si on apportait certaines modifications au projet de loi qui assureraient que dans des régions comme Terre-Neuve il y aurait une réglementation permanente qui garantirait au moins un niveau minimum et raisonnable de service, ou est-ce que vous souhaitez vraiment que le gouvernement assure les biens et les services dans le secteur du transport?

Mme Perry: Je ne peux pas répondre à votre question, car je ne sais pas avec exactitude comment tout cela sera appliqué dans les deux projets de loi qui nous sont présentés, simplement parce que nous n'avons pas eu le temps d'effectuer la recherche nécessaire. Lorsque nous avons appris que vous viendriez ici, nous avons voulu faire le plus de recherches possibles sur ce qui s'est produit aux États-Unis à la suite de la déréglementation. Nous avons tiré nos renseignements de nombreuses publications de renom.

Il y a assurément place pour des modifications. Cependant, comme je ne connais pas suffisamment bien le projet de loi lui-même, pour être en mesure de le citer. . . Je suis convaincue, au fur et à mesure où vos audiences se dérouleront, que les personnes qui ont eu beaucoup plus de temps que nous pour effectuer une étude approfondie du projet de loi seront en mesure de. . .

Le président: Un dernier commentaire, parce qu'il nous reste 12 minutes.

M. Tobin: Laissez-moi vous rassurer: votre très éloquent mémoire est très bien préparé. Il s'agit d'un excellent mémoire. Je crois que le problème aux États-Unis et au Canada, ce n'est pas le secteur privé. Je ne crois pas que le secteur privé fasse partie du problème; je crois qu'il fait partie de la solution. Le problème, c'est de savoir s'il doit y avoir une politique publique ou si le gouvernement doit réglementer les transports pour s'assurer que, peu importe l'endroit où vous habitez dans le pays, vous avez droit à certains services.

D'après ce que je lis dans votre mémoire, vous ne voulez pas seulement une réglementation, mais vous croyez également que le problème fondamental ou la racine du mal, c'est la recherche du profit par le secteur privé et ainsi de suite.

Est-ce que j'ai tort ou raison? Ou seriez-vous d'accords avec moi pour dire que si certaines modifications étaient apportées de façon à ce qu'on ait une certaine réglementation, on n'aurait pas alors besoin de détruire le secteur privé pour assurer un certain niveau de service aux Terre-neuviens?

Mme Vanda: J'aimerais répondre à cela. Oui, cela nous pose vraiment un problème de voir le degré de soutien

[Text]

corporate citizen gets compared to the ordinary citizen and, yes, it is important to us—

Mr. Tobin: No, it is a separate question.

Ms Vanda: Okay. It is important to us that all service be provided to the smaller communities at a rate the ordinary citizen can afford. If you are talking about amendments to the bills, it is true that we as the ordinary citizens—and we are talking about what we would call in the labour movement rank and filers or what you would call the street walkers and the buyers of the Canadian economy—do do not understand what Bill C-18 and Bill C-19 are. But we do have an ordinary fear that deregulation will cause the prices and the services to be out of the reach of the ordinary person.

If you are talking about amendments to these bills, just from the little that has been explained to us, there would have to be quite a number of amendments. We do speak as the ordinary person and not as eloquently as you would hope.

Mr. Tobin: I have the same ordinary fears, but I do not know that I have the same solutions.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus, for three minutes.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome the representatives of the St. John's District Labour Council here. I do not share my colleague's interpretation of your brief; I do not see it as calling for the nationalization of the transportation infrastructure. I just see it as calling for a fair deal.

On it, I want to pursue one line of questioning with regard to safety. It is a matter we have concerned ourselves with throughout our hearings across Canada as well as in Ottawa. The government will be quick to say that safety is their number-one consideration and that these bills will not in any way affect safety.

First, I want to ask you whether you represent or whether one of your affiliates is the fire-fighters at the airport here?

Ms Vanda: No, they are not.

Mr. Angus: Would you say that the level of fire-fighting services now being provided to this airport as well as others across Canada—where I gather there are only enough fire-fighters on duty at any one time to staff the trucks and no fire-fighters are available to rescue work in the event of a crash; there are three very old trucks, one of which is apparently not allowed out of the hall except for a real crash because they are scared it will not make it back into the fire hall if they take it out—is indicative of the sincerity of the Government of Canada in terms of safety?

Ms Vanda: I do not believe, though they voice a concern, the sincerity of it comes through.

[Translation]

que reçoivent les entreprises comparativement aux citoyens ordinaires et, oui, c'est important pour nous. . .

M. Tobin: Non, c'est une autre question.

Mme Vanda: D'accord. Il est important pour nous que les plus petites localités reçoivent tous les services à un tarif à la portée du citoyen ordinaire. Si vous parlez de modifications au projet de loi, il est vrai que nous, qui sommes des citoyens ordinaires—et nous parlons de ce que nous appelons dans le mouvement syndical de la base ou ce que vous appelleriez les gens de la rue et les consommateurs canadiens—nous ne comprenons pas ce que représentent les projets de loi C-18 et C-19. Cependant, nous craignons que la déréglementation ne rende les prix des services hors de la portée des gens ordinaires.

Si vous parlez de modifications à ces projets de loi, si on se fie au peu qu'on nous a expliqué, il y aurait un bon nombre de modifications à apporter. Nous parlons comme des gens ordinaires et non pas avec l'éloquence que vous souhaiteriez.

M. Tobin: J'ai les mêmes craintes ordinaires, mais je ne sais pas si j'ai les mêmes solutions que vous.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus, trois minutes.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants du Conseil du travail du district de Saint-Jean. Je ne partage pas l'interprétation que fait mon collègue de votre mémoire; je ne considère pas qu'il demande la nationalisation de l'infrastructure des transports. Je considère qu'il demande simplement un traitement équitable.

Quant au mémoire, j'aimerais poser des questions concernant la sécurité. C'est une question qui nous a préoccupés tout au long de nos audiences à travers le Canada aussi bien qu'à Ottawa. Le gouvernement affirmera sans hésiter que la sécurité est sa préoccupation première et que ces projets de loi ne nuiront en rien à la sécurité.

Premièrement, j'aimerais vous demander si vous représentez ou si un de vos syndicats affiliés comprend les pompiers d'aéroport?

Mme Vanda: Non.

M. Angus: Diriez-vous que les services d'incendie de cet aéroport aussi bien que des autres aéroports du Canada indiquent la sincérité du gouvernement du Canada en ce qui a trait à la sécurité, quand on sait qu'il y a peine suffisamment de pompiers en service à n'importe quel moment pour actionner les camions et qu'il n'y a pas de pompiers en service pour effectuer le travail de secours en cas d'accident; il y a trois très vieux camions, dont un n'est apparemment jamais sorti de la caserne, sauf en cas de véritable accident, parce qu'on craint qu'il ne puisse y être ramené?

Mme Vanda: Je ne crois pas à la sincérité du gouvernement bien qu'il ait affiché une préoccupation à cet égard.

[Texte]

Mr. Angus: The dollars are not there to provide the service.

Ms Vanda: This is right.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. This is all I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus, for co-operating with the Chair. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes. I have three short questions. The first one relates to on page 4 where you mention that under deregulation, people would be flying old planes. Are you aware of the fact that under the safety regulations under this deregulation, the insurance costs of getting into the industry are the same or more rigid than what they are right now? Why do you suggest the planes are going to be old ones? They will have to pass the insurance regulations or they cannot fly.

• 1055

Ms Perry: We used the term "old planes". I am not saying that what we are going to see in our skies in the near future is going to be something retrieved from World War II, but what we understand is happening as a result of the research we had done about what had happened in the United States is that companies were not renewing their planes as frequently, that they were using them longer. Consequently, there was a deterioration—

Mr. Taylor: Yes, but let us look at Canada. The regulations, the insurance requirements to get into the business are going to be more rigid than they are right now. So how can you say that?

Ms Vanda: There is always the fear that though you profess that now it may not be so when the time comes for deregulation to be in place.

Mr. Taylor: You are supposing something there.

Ms Vanda: Yes, sir.

Mr. Taylor: Okay.

The Chairman: The last question. You have another minute and a half.

Mr. Taylor: You mention also that deregulation will bring hazardous road conditions. The road does not know whether it is under regulation or deregulation. The road is maintained by the governments and the municipalities. Why would they be less careful in maintaining the road under deregulation than they are now? They are anxious to have good roads.

Ms Perry: With all due respect, I would like to offer you the invitation to drive from St. John's to Port aux Basques.

Mr. Taylor: I have driven your entire Trans-Canada Highway.

[Traduction]

M. Angus: Il n'y a pas suffisamment d'argent pour assurer le service.

Mme Vanda: C'est vrai.

M. Angus: Merci, monsieur le président. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Angus, de votre collaboration. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Oui. J'ai trois brèves questions. La première se rapporte à la page 4 où vous indiquez qu'en cas de déréglementation, les gens emprunteraient de vieux avions. Savez-vous qu'en vertu du Règlement relatif à la sécurité dans le cadre de la déréglementation proposée, les coûts d'assurance donnant le droit d'évoluer dans le secteur sont les mêmes ou sont plus importants que ceux qui existent actuellement? Pourquoi laissez-vous entendre que les avions seraient de vieux avions? Ils devront être conformes à la réglementation concernant l'assurance faute de quoi ils ne pourront pas voler.

Mme Perry: Nous avons employé l'expression «vieux avions». Je ne dis pas que nous allons voir bientôt voler dans le ciel canadien des avions de la deuxième guerre mondiale, mais d'après ce que nous avons compris des recherches que nous avons faites sur ce qui s'est passé aux États-Unis, les sociétés d'aviation ne renouvellent pas leurs avions aussi fréquemment qu'auparavant, elles les utilisent plus longtemps. Par conséquent, il y a eu dégradation. . .

M. Taylor: Oui, mais examinons la situation au Canada. La réglementation, les exigences d'assurance pour faire des affaires dans le domaine seront plus rigides que celles en vigueur actuellement. Alors, comment pouvez-vous affirmer cela?

Mme Vanda: On craint toujours que ce que vous prêchez maintenant ne se réalisera pas lorsque viendra le moment de la déréglementation.

M. Taylor: Là, vous prêtez des intentions.

Mme Vanda: Oui, monsieur.

M. Taylor: D'accord.

Le président: Dernière question. Vous avez encore une minute et demie.

M. Taylor: Vous avez également indiqué que la déréglementation produira des conditions routières dangereuses. La route ne sait pas si elle est réglementée ou non. Elle est entretenue par les gouvernements et les municipalités. Pourquoi ces derniers entretiendraient-ils moins bien la route dans le cadre de la déréglementation qu'ils ne le font maintenant? Ils désirent ardemment avoir de bonnes routes.

Mme Perry: Avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais vous inviter à vous rendre de St-Jean à Port-aux-Basques par la route.

M. Taylor: J'ai parcouru toute votre portion de l'autoroute transcanadienne.

[Text]

Ms Perry: It certainly needs more upgrading than we are going to be able to undertake in quite a while. We did not even address the rail aspect of it in this province, but as the railway deteriorates so does the highway. I heard a person say once that Newfoundland has a two-lane highway, both lanes going west.

Mr. Taylor: Just a minute though. Under the deregulation financial contracts, your Minister this morning recognized that there is going to be federal money to upgrade that highway, to bring it up to a higher standard than it is at today.

Ms Vanda: Yes, but the hazardous road conditions will also depend on the drivers and the stretches they are expected to drive under deregulation and the amount of service and the increased number of trucks on the road. It is a major concern.

Mr. Taylor: Just one further question. Is there anything positive in this bill at all that you like? Is there anything in the whole bill that you like? Could you tell me one thing you like, because your brief is so negative?

Mr. Angus: So is your question, Gordon.

Ms Vanda: Thank you, sir.

Ms Perry: We suggested that you table the bill.

The Chairman: Thank you very much. It is clear that you do not want to suggest any amendments; you are recommending a royal commission and that further study be done.

Ms Vanda: Yes, sir.

The Chairman: Fine. Thank you very much.

The next witness is the Town of Happy Valley in Goose Bay, with its Mayor, Mr. Hank Shouse.

• 1100

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order. The committee has discussed this before, and I had a brief conversation with you late Friday afternoon. We are now advised that Prof. Thayer, of Pittsburg, whom we were considering to have come before this committee, is in Boston at the moment and would be available at his own expense to appear before the committee in Montreal. I have been looking over the list of witnesses, and there are a lot of them, but I think we should reconsider and make time for Prof. Thayer, who is an internationally recognized expert, who I understand has views on both sides of the matter. . . in all modes of transportation. He is not just an airline specialist or just a—

The Chairman: Mr. Benjamin, this is not the time. Let us have members discuss it and talk to you privately. I do not care what side of the issue he is on or how internationally acclaimed he is, there is a real problem in

[Translation]

Mme Perry: Elle a certainement besoin d'améliorations plus importantes que celles que nous serons en mesure de faire pendant un bon moment. Nous ne nous sommes même pas attaqués à la question ferroviaire dans cette province, mais la voie ferrée se dégrade autant que la route. Un jour, j'ai entendu une personne dire que Terre-Neuve avait une route à deux voies, les deux se dirigeant vers l'Ouest.

M. Taylor: Encore une minute. En vertu des contrats de financement prévus par la déréglementation, votre ministre a reconnu ce matin qu'il y aura plus d'argent fédéral pour améliorer cette route, pour en améliorer la qualité par rapport à aujourd'hui.

Mme Vanda: Oui, mais les conditions routières dangereuses dépendront également des conducteurs et du nombre de kilomètres qu'ils devront parcourir après la déréglementation et de la quantité des services ainsi que du nombre accru de camions sur la route. C'est une préoccupation majeure.

M. Taylor: Encore une question. Voyez-vous quelque chose de positif dans ce projet de loi? Y a-t-il quelque chose que vous aimez? Pourriez-vous me citer une chose que vous aimez, parce que votre mémoire est si négatif?

M. Angus: Il en est de même de votre question, Gordon.

Mme Vanda: Merci, monsieur.

Mme Perry: Nous avons proposé que vous ajourniez ce projet de loi.

Le président: Merci beaucoup. Il est clair que vous ne voulez pas proposer de modifications, vous recommandez une commission royale et qu'une autre étude soit entreprise.

Mme Vanda: Oui, monsieur.

Le président: Très bien, merci beaucoup.

Le prochain témoin est M. Hank Shouse, maire de Happy Valley à Goose Bay.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le Comité a déjà discuté de cette question, et j'ai eu une brève conversation avec vous à ce propos vendredi après-midi. On nous informe que le professeur Thayer, de Pittsburg, qu'on envisageait inviter à comparaître devant ce Comité, est actuellement à Boston et qu'il serait prêt à venir à ses frais à Montréal pour comparaître devant le Comité. J'ai regardé la liste des témoins, et il y en a beaucoup, mais je pense qu'on devrait reconsidérer notre position et accorder du temps au professeur Thayer, qui est un expert de réputation internationale, qui, d'après ce que je sais, a des opinions sur les deux côtés de la question. . . pour tous les modes de transport. Il n'est pas seulement spécialiste de l'aviation ou simplement. . .

Le président: Monsieur Benjamin, ce n'est pas le moment. Laissons les députés discuter de cela et vous en parler en privé. Il m'importe peu de savoir de quel côté il penche ou de connaître sa réputation internationale; cela

[Texte]

slotting the witness. The committee has already made a determination on Prof. Thayer, and it is going to be up to the committee to change that. But let us deal with this at another time.

Mr. Benjamin: Well, that is what I was going to do right now, because he needs to be advised.

The Chairman: I have already written a letter of apology about the problem of communication and conflict, which I think was the responsibility of the Chair, because perhaps I, on the road out West, did not understand something. We discussed this at the committee in Ottawa, and I think it was the chairman's fault, in a sense, if there is fault, and I wrote a letter of apology.

Mr. Ouellet: Let us hear the mayor.

The Chairman: So let us hear the mayor. Other members can talk to Mr. Benjamin, and the committee is going to have to make a determination on that. Frankly, I do not know where it is in the timetable yet.

Mr. Mayor, it is nice to have you here. We are a happy committee, and it is nice to have you here from Happy Valley.

His Worship Mayor Hank Shouse (Town of Happy Valley—Goose Bay, Labrador): Mr. Chairman, hon. members, first I would like to thank you for giving me an opportunity to appear before you. I am the Mayor of Happy Valley—Goose Bay. I also feel at this time I represent the entire area of Labrador.

Labrador has been written about as the land God gave Cain. Having just come from Quebec City yesterday... it is a land that England took away from Quebec. I have also heard the negative comment on Labrador that Labrador was the area that Canada forgot. None of them are true; none of them entirely false.

We often refer to Labrador and the Yukon as the "northern book-ends" of Canada, the Yukon on the west, Labrador on the northeast. The Yukon is slightly bigger than Labrador. The Yukon has a little over 21,000 people; Labrador has about 33,000.

Now we start getting to the differences; the real differences. The Yukon, being a federal territory, has over 4,600 kilometres—I think that is about 2,500 miles—of roads. In Labrador, we are still in the hundreds.

My brief in total consists of three different areas. One is land transportation, the highway system, which I realize is a provincial matter. However, they are all done with provincial-federal joint agreements. Then there is the CN or Marine Atlantic ferry system in Labrador. And then we get into what we have been calling recently our "land ferry" connection. What we have as a road system in Labrador, as the brief explains, has been built over a number of years, all because of private industry coming to

[Traduction]

pose vraiment un problème de l'insérer dans la liste des témoins. Le Comité a déjà pris une décision concernant le professeur Thayer, et c'est aux membres du Comité de changer cette décision. Mais occupons-nous de cela un autre moment.

M. Benjamin: Eh bien, c'est ce que je voulais faire dès maintenant, parce qu'il doit en être informé.

Le président: J'ai déjà écrit une lettre d'excuses concernant le problème de communication et de conflit d'horaire, dont la responsabilité revenait d'après moi au président; peut-être que je n'ai pas compris quelque chose lorsqu'on se dirigeait vers l'Ouest. Les membres du Comité en ont discuté à Ottawa, et je pense que c'était la faute du président, en un sens, s'il y a eu faute, et j'ai écrit une lettre d'excuses.

M. Ouellet: Écoutons monsieur le maire.

Le président: Écoutons donc monsieur le maire. Les autres députés peuvent parler à M. Benjamin et les membres du Comité devront prendre une décision à cet égard. Franchement, je ne sais pas encore où cela se trouve dans l'horaire.

Monsieur le maire, c'est avec plaisir que nous vous accueillons ici. Nous sommes des députés heureux, contents de vous accueillir, vous qui êtes de Happy Valley.

Son honneur le maire Hank Shouse (municipalité de Happy Valley—Goose Bay, Labrador): Monsieur le président, mesdames et messieurs d'abord permettez-moi de vous remercier de me donner l'occasion de comparaître devant vous. Je suis le maire de Happy Valley—Goose Bay. J'ai parfois aussi l'impression de représenter tout le Labrador.

On a dit du Labrador que c'était la terre que Dieu donna à Caïn. Comme je suis revenu de Québec hier—c'est aussi une terre que l'Angleterre a prise au Québec. J'ai également entendu dire du Labrador que c'était la région oubliée du Canada. Aucune de ces affirmations n'est vraie; aucune n'est entièrement fausse.

On désigne souvent le Labrador et le Yukon comme les «piliers du nord» Canadien, le Yukon à l'ouest et le Labrador au nord-est. Le Yukon est légèrement plus grand que le Labrador. Il compte un peu plus de 21,000 habitants; le Labrador environ 33,000.

Passons maintenant aux différences; les véritables différences. Le Yukon, comme territoire fédéral, compte plus de 4,600 kilomètres—je crois que c'est environ 2,500 milles—de routes. Au Labrador, on en compte à peine quelques centaines.

Mon mémoire abordera trois différents domaines. Le premier est le transport terrestre, le réseau routier, qui je le sais relève de la compétence provinciale. Cependant, toutes les routes ont été construites en vertu d'ententes fédérales-provinciales. Puis, il y a le réseau de ferry du CN ou de Marine Atlantic au Labrador. Et nous passerons à ce qu'on a appelé récemment notre liaison de «ferry terrestre». Comme l'explique le mémoire, le Labrador possède un réseau routier qui a été construit au fil des

[Text]

the area. When the rail line went from Sept-Îles to Schefferville, a spur was put from Eskar to Churchill Falls to complete the building of the Churchill Falls. Later, a connection was started from Churchill Falls to Goose Bay. Part of it was started because the three tunnels out of Sept-Îles were not big enough to take the huge generating units for Churchill Falls, but before the road was built, they cut down the units down so they could put them up on the train. However, we did get the road finished later.

[Translation]

années, au fur et à mesure que le secteur privé a pénétré la région. Lorsque la voie ferroviaire a relié Sept-Îles à Schefferville, on a construit un embranchement d'Eskar à Churchill Falls pour terminer la construction de Churchill Falls. Plus tard, on a commencé une liaison de Churchill Falls à Goose Bay. On l'a commencée en partie parce que les trois tunnels construits à la sortie de Sept-Îles n'étaient pas suffisamment larges pour permettre le passage des immenses génératrices destinées à Churchill Falls. Cependant, avant qu'on ait pu construire la route, ils ont réduit la taille des génératrices de façon à pouvoir les transporter par train. On a tout de même pu finir la route plus tard.

• 1105

By being part of Newfoundland, when it came into Confederation in 1949, Labrador of course got the usual benefits: family allowance, social insurance benefits, UIC, etc. However, we have given Canada an awful lot more. We provide about two-thirds of the iron ore of Canada. We give Canada the cheapest electricity in North America and perhaps in the world. Unfortunately, the benefits of that cheap electricity do not stay in our province, and certainly do not stay in Labrador. What we need is an improvement if we want to be part of Canada. The people up there are not talking separation; they are talking joining. They want to be part of Canada. You do that with connections.

Comme le Labrador faisait partie de Terre-Neuve lorsque cette province est entrée dans la Confédération en 1949, il en a également tiré les avantages habituels comme les allocations familiales, les prestations d'assurance sociale, d'assurance-chômage, etc. Cependant, on a donné au Canada beaucoup plus. Nous fournissons environ les deux tiers du fer du Canada. Nous donnons au Canada l'électricité la moins chère d'Amérique du Nord et peut-être du monde. Malheureusement, les retombées de cette électricité bon marché ne restent pas dans la province, et ne restent certainement pas au Labrador. Il faut que la situation s'améliore si on veut faire partie du Canada. Les gens de là-haut ne parlent pas de séparation; ils parlent d'union. Ils veulent faire partie du Canada. On réalise cela grâce à des liaisons.

I do not want to talk about airlines and aircraft. However, as I heard just a few minutes ago, deregulation has changed us from one airline to three. We have Air Canada coming in with two freighters a week; we have Air Nova coming in seven days a week; we have CP continuing their service. You are still apt to get bumped for lack of seats. Perhaps this may not so much be a case of deregulation as an increase in the economy; however, deregulation has done nothing but good for us.

Je ne veux pas parler des lignes aériennes et des avions. Cependant, comme j'ai entendu ce qu'ils disaient il y a à peine quelques minutes, la déréglementation nous a permis d'obtenir trois compagnies d'aviation au lieu d'une. Il y a Air Canada qui fait atterrir deux avions-cargos par semaine; Air Nova qui offre un service sept jours par semaine et le CP qui continue son service. Malgré cela, vous risquez de ne pouvoir prendre l'avion, faute de places. Cela n'est peut-être moins attribuable à la déréglementation qu'à une croissance de l'économie; cependant, la déréglementation a vraiment été une bonne chose pour nous.

The thing that has really changed our road system is Quebec completing the Baie Comeau to Fairmont road. The second map here is a road-mileage map. The map came from the Noah report, which was written in 1974 for the federal-provincial study on the construction of this road. You will see that the road from Baie Comeau, on the St. Lawrence, to Labrador City is now driveable in the summer.

Ce qui a vraiment modifié notre réseau routier, c'est le parachèvement par Québec du tronçon Baie Comeau-Fairmont. La deuxième carte présente le nombre de milles de route. Cette carte est tirée du Rapport Noah qui a été rédigé en 1974 pour l'étude fédérale-provinciale sur la construction de cette route. Vous remarquerez que la route qui relie Baie Comeau, sur le St-Laurent, à Labrador City est maintenant carrossable en été.

I went to Quebec City with the Federation of Canadian Municipalities this weekend to meet with the Minister of Transport for Quebec, Mr. Côté. I did not get to seem him, because his plane was delayed in Ottawa, but I spoke to his assistant, Bertrand Terignay. That road is now passable, and they will be deciding in two weeks whether or not to plough the snow all the way through. Quebec is so far ahead of us—it does happen to be in Mulroney's riding, I know. They are so far ahead of our province in

Le weekend dernier, je me suis rendu à Québec avec la Fédération des municipalités canadiennes pour y rencontrer le ministre des transports du Québec, M. Côté. Je n'ai pu le voir parce que son avion a été retenu à Ottawa, mais j'ai parlé à un de ses adjoints, M. Bertrand Terignay. On peut maintenant emprunter cette route et ils décideront dans deux semaines s'ils vont enlever la neige sur toute la longueur de la route. Le Québec a une telle avance sur nous—je sais que cela se trouve également dans

[Texte]

road construction in the north, it is almost pitiful. However, this coming summer, you will be able to drive from Labrador City to Baie Comeau in eight hours. Well, they also did it last fall in seven and a half or eight hours.

If you turn back to map number one—and there again, I go back to Baie Comeau and up to Gagnon—you will see that the road from Baie Comeau to Manicouagan is paved. The sections north of Manicouagan toward Gagnon were completed last year. There is still one bridge on which they are doing the finishing touches this year. The 50-mile stretch from Gagnon north to an abandoned mine at Farley Lake is a beautiful highway; I am sure it is a paved road that surpasses the Trans-Canada across the island. There is then another gravel road through Mount Wright, Fermont, and Labrador City.

If you swing off to the right central, you find Happy Valley—Goose Bay. We have a gravel road from there to Churchill Falls, stretching 188 miles, which is open only in the summer time. We have an excellent gravel road from Churchill Falls to Esker, which is one built by CFLCO years ago. We have the existing new road work being done from Labrador City to Warbush, the lower dotted line there, heading more or less toward Churchill Falls. They are passed the railway. We have an existing federal-provincial agreement for \$24.6 million, that takes you towards Churchill Falls, but they only have enough money to get halfway through. And that agreement does not expire until 1991, which is unacceptable.

• 1110

The Quebec North Shore Railway from Sept-Îles to Schefferville and also over to Labrador City. . . We have been in contact with them. What we need is a land ferry system, a roll-on, roll-off train system from Esker to Labrador City, where we would have daily contact. Mechanically, they see no problems at all with that. The economics of it, they are not sure about and we are not sure about. We feel that the connection, which we only need until the road is completed toward Churchill Falls—once the highway is there, we do not want a train service at all—but until then, we feel we should have a train service from Labrador City to Esker on the same subsidization basis that the federal government gives to Marine Atlantic to provide our coastal service from Labrador to Newfoundland.

The Chairman: Mr. Mayor, I just want to focus in. I am glad you said something nice about deregulation in your area, so I really should not even perhaps butt in, but I

[Traduction]

la circonscription de Mulroney. Le Québec est si en avance sur notre province pour ce qui est de la construction de routes dans le Nord, cela fait presque pitié. Cependant, l'été prochain, vous serez en mesure de vous rendre en voiture de Labrador City à Baie Comeau en huit heures. Eh bien, on a également pu le faire en sept heures et demie ou huit heures l'automne dernier.

Si vous prenez maintenant la carte numéro 1—encore une fois, vous revenez à Baie Comeau et jusqu'à Gagnon—vous remarquerez que la route qui relie Baie Comeau à Manicouagan est asphaltée. Les sections nord allant de Manicouagan jusqu'à Gagnon ont été terminées l'an dernier. Il y a encore un pont auquel on apportera les touches finales cette année. Le tronçon de 50 milles reliant Gagnon à une mine abandonnée au Nord à Farley Lake est une route magnifique; et c'est une route qui est supérieure à la Transcanadienne qui traverse l'île. Il y a une autre route de gravelle qui passe par Mont Wright, Fermont et Labrador City.

Si vous allez à droite vers le centre, vous trouvez Happy Valley—Goose Bay. Nous avons une route de gravelle qui va jusqu'à Churchill Falls, un tronçon de 188 milles, qui n'est ouvert à la circulation qu'en été. Nous avons un excellent chemin de gravier de Churchill Falls à Esker, qui a été percé par la Société Churchill Falls (Labrador) il y a très longtemps. D'autres travaux se poursuivent actuellement entre Labrador City et Warbush, là où se trouve la ligne pointillée inférieure, qui va plus ou moins en direction de Churchill Falls. Les travaux sont terminés jusqu'au delà du chemin de fer. Nous avons une entente fédérale-provinciale qui prévoit une somme de 24.6 millions de dollars qui doit permettre de finir les travaux jusqu'à Churchill Falls, mais en fait ils ont tout juste assez d'argent pour faire la moitié des travaux. Et cette entente ne prend fin qu'en 1991, ce qui est tout à fait inacceptable.

Le chemin de fer de la Côte nord du Québec qui assure le service entre Sept-Îles et Schefferville, et aussi loin que Labrador City. . . Nous nous sommes mis en rapport avec eux. Ce qu'il nous faut, c'est un système de transport terrestre, c'est-à-dire un système transroulier pour les chemins de fer entre Esker et Labrador City, où le service serait assuré tous les jours. Sur le plan technique, cela leur paraît tout à fait possible. Cependant, du côté rentabilité, ils ont certains doutes, et nous aussi. Nous estimons que ce lien, qui nous est nécessaire en attendant que les travaux jusqu'à Churchill Falls soient terminés—une fois que la route sera là, nous n'auront pas besoin d'un service de chemin de fer, et nous n'en voulons pas—mais en attendant la fin des travaux, nous estimons que nous devrions avoir un service de chemin de fer entre Labrador City et Esker avec le même niveau de subvention que le gouvernement fédéral accorde à Marine Atlantic pour nous fournir des services sur la côte entre Labrador et Terre-Neuve.

Le président: Monsieur le maire, permettez-moi de vous demander un éclaircissement. Je suis content que vous ayez pu dire quelque chose de positif au sujet de la

[Text]

would like to know the terms of your priorities. You are talking about all these roads, and the road just from Goose Bay to Churchill Falls, Happy Valley-Goose Bay is \$62 million, as I understand it now. You admitted in the first part of your presentation that you were away outside of our jurisdiction here, and I really hope you come back to the area where the federal people do have jurisdiction in terms of your ferry service. I worked on Seven Islands before it was *Sept-Îles*, in the QNS&L Railway. I put the centre line on the railway up the Moisie River to Labrador and I got bitten by all the black flies up there in the beautiful tundra; it is beautiful country with all the salmon in the Moisie River. But that is not going to help me in Bill C-18 and Bill C-19, and I really would like you to focus in on where the federal people are concerned, or just to give us the global figure of what all the highway cost is.

[Translation]

déréglementation dans votre région, et je ne devrais peut-être pas intervenir, mais j'aimerais savoir un peu quelles sont vos priorités. Mais vous semblez parler de toutes les routes, et je crois comprendre que la route entre Goose Bay et Churchill Falls, c'est-à-dire de Happy Valley à Goose Bay, va coûter 62 millions de dollars. Vous avez avoué dans la première partie de votre exposé que cela ne relevait pas vraiment de nous, et j'espère que vous allez donc vous limiter aux questions qui concernent effectivement le gouvernement fédéral, c'est-à-dire votre service de traversier. J'ai travaillé pour le chemin de fer de la Côte nord du Québec à Sept-Îles, au moment où nous, on l'appelait *Seven Islands*. J'ai construit la ligne centrale qui suit la rivière Moisie jusqu'au Labrador, et je me suis fait piquer par les mouches noires sur la belle toundra; c'est une très belle région et la rivière Moisie regorge de saumons. Mais tout cela ne m'aide guère dans mon examen des projets de loi C-18 et C-19, et j'aimerais que vous parliez surtout de questions qui sont du ressort fédéral, et que vous nous donniez un chiffre global en ce qui concerne les frais de construction de la route.

Mr. Shouse: All right, I will focus in on the global picture where the federal government is concerned. All road construction of this nature is on a federal-provincial agreement. We have an existing agreement now of \$24.6 million which expires in 1991, before they get through.

M. Shouse: Très bien. Je vais me limiter à la situation globale, là où elle concerne le gouvernement fédéral. Tous travaux de construction de route de cette nature sont couverts par une entente fédérale-provinciale. Nous avons actuellement une entente qui prévoit l'affectation de 24.6 millions de dollars, mais cette entente prend fin en 1991, avant la fin des travaux.

We have a Marine Atlantic ferry service from Goose Bay down to Lewisport twice a week on the *Bond*, a converted rail ferry, a rail car ferry, that we would like to have stop at St. Anthony on the northern peninsula. We want to pick up St. Anthony, either with a second ferry. . . Logically it could be quickly done by having the port of call where it used be when the ferry started through Labrador. If St. Anthony was picked up as a port of call, that would be a tremendous boost to us, not only for getting on the northern peninsula but for the people who live there.

D'autre part, nous avons un service de traversier exploité par Marine Atlantic entre Goose Bay et Lewisport deux fois par semaine, et ce service est assuré par un traversier ferroviaire converti, qui s'appelle le *Bond*, et nous voulons que ce traversier s'arrête à St. Anthony sur la péninsule nord. Nous voulons qu'il y ait cet arrêt à St. Anthony, soit en ajoutant un deuxième traversier. . . Logiquement, ce changement pourrait se faire rapidement si le port d'escale était le même qu'auparavant au moment où le service de traversier a commencé à être assuré au Labrador. Si St. Anthony devenait un port d'escale, cela nous serait extrêmement avantageux, non seulement pour ceux d'entre nous qui veulent atteindre la péninsule nord, mais également pour ceux qui y habitent.

L'Anse-au-Meadow, the Parks Canada effort there, drew over 10,000 visitors last year. A lot of them would like to keep going through Labrador and going across and coming back to the mainland that way. We have had discussions with Marine Atlantic. We are discussing with them and they are in agreement, certainly agreement in principle, that the boat should be increased to one of the more nautical type with 240 state rooms, 600 passengers, 300 cars. Now, that would start making Labrador more accessible to tourists. CN has never advertised Labrador as a tourist attraction at all, first, because they hardly have enough stock to supply the need. Second, their mandate is to provide service for Canadians, obviously.

Quant à l'Anse-au-Meadow, les activités de Parcs Canada ont réussi à attirer plus de 10,000 visiteurs l'an dernier. Bon nombre de ces gens-là voudraient avoir la possibilité de faire la traversée au Labrador et de retourner sur le continent de cette façon-là. Nous avons déjà discuté de la possibilité avec Marine Atlantic. Nos discussions se poursuivent, et ils semblent être d'accord sur le principe, et sur l'idée d'assurer ce service à l'aide d'un navire, plutôt, doté de 240 cabines, et pouvant accepter jusqu'à 600 passagers et 300 voitures. À ce moment-là, il ne fait aucun doute que le Labrador serait beaucoup plus accessible aux touristes. Le CN n'a jamais cherché à attirer les touristes vers le Labrador, tout simplement parce qu'il n'avait pas assez de bateaux pour assurer le service. Deuxièmement, son mandat, évidemment, est d'assurer un service à tous les Canadiens.

[Texte]

So the ferry system, I think that is on the last page, the last sheet, tells you what we would like there. The second last sheet, in regard to what we are calling the land ferry, where the railway is owned by the QNS&L, we feel that should have a federal subsidy in the same way that the water ferry does for the duration of the few years until the road is pushed through.

That, in brief. . . I would say that I have gone over my 10 minutes.

• 1115

The Chairman: It was interesting, but I want members to have a chance to examine you. We have 15 minutes left for questions. I see Mr. Tobin. I think Mr. Cochrane worked in Happy Valley, did he not? As I say I worked in Seven Islands before they renamed it *Sept-Îles*, when it was the fishing village of 1,500, so I am a little aware of some of the area.

Mr. Tobin, you are on.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, we have three Labrador bodies around the table. Mr. Cochrane lived as a young fellow and went to high school in Goose Bay and so did I. And of course you fed the blackflies for a period of time slightly north of Goose Bay—killed all them.

The Chairman: And your mother-in-law is going to Goose Bay.

Mr. Tobin: My mother-in-law is going to Goose Bay. That is right.

The Chairman: It is all a happy world, Mr. Shouse. I had the joy of sitting with Mr. Tobin's mother-in-law on the plane from Ottawa yesterday. Actually she was much. . . she was very charming. But it was the mother-in-law. It was not the father.

Mr. Tobin: You will be pleased to know, Mr. Chairman, she said the same about you.

Mr. Benjamin: I understand all the blackflies that bit you died.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to tell you that I understand Mr. Shouse's coming before the committee and not only taking the opportunity of talking about deregulation, but to talk about some of the other important transportation aspirations for Labrador.

Mr. Chairman, one of the realities of Labrador, which you will have noted, is that Labrador sometimes

[Traduction]

Donc, pour ce qui est du système de traversier—je crois que nos remarques là-dessus figurent à la dernière page de notre mémoire, et là vous allez voir ce que nous réclamons à ce chapitre-là. À l'avant-dernière page, en ce qui concerne ce que nous appelons un service de transport terre-mer, où les voies ferrées appartiendraient aux chemins de fer de la Côte nord et du Labrador, nous estimons que nous devrions bénéficier de subventions fédérales au même titre que le service de traversier, et ce, pendant les quelques années qui restent avant la fin des travaux de construction de la route.

C'est à peu près tout. . . J'ai l'impression d'avoir dépassé les 10 minutes.

Le président: Oui, ce fut très intéressant, mais j'aimerais tout de même que les députés aient la possibilité de vous poser des questions. Il nous reste 15 minutes. Je vois que M. Tobin voudrait la parole. Je pense que M. Cochrane travaillait à Happy Valley, n'est-ce pas? Comme je vous l'ai déjà dit, j'ai travaillé à Sept-Îles, avant qu'on ne lui donne son appellation française, au moment où c'était un simple village de pêche n'ayant pas plus de 1,500 habitants; donc, je connais un peu la région dont vous parlez.

Monsieur Tobin, vous avez la parole.

M. Tobin: Monsieur le président, nous avons trois personnes autour de la table qui viennent du Labrador. M. Cochrane tout jeune—comme moi, d'ailleurs, a fréquenté une école secondaire à Goose Bay. Et vous, évidemment, vous avez alimenté les mouches noires pendant quelques temps un petit peu au Nord de Goose Bay—vous les avez toutes tuées sans doute.

Le président: Et votre belle-mère s'en va à Goose Bay.

M. Tobin: Oui, c'est exact; ma belle-mère s'en va à Goose Bay.

Le président: Que nous sommes chanceux de vivre dans le meilleur des mondes, monsieur Shouse. J'ai eu le plaisir de m'asseoir à côté de la belle-mère de M. Tobin hier quand nous avons pris l'avion à Ottawa. En fait elle était. . . elle était tout à fait charmante. Mais c'était la belle-mère, évidemment. C'était pas le père.

M. Tobin: Vous serez sans doute content de savoir, monsieur le président, qu'elle en a dit autant de vous-mêmes.

M. Benjamin: Mais je crois comprendre que toutes les mouches noires qui vous ont piqué en sont mortes.

M. Tobin: Monsieur le président, je tiens à vous signaler que je comprends très bien pourquoi M. Shouse a voulu comparaître devant le Comité et saisir l'occasion de parler non seulement de la déréglementation, mais des autres souhaits des habitants du Labrador en matière de transport.

Monsieur le président, l'une des réalités du Labrador, que vous avez vous-mêmes observées sans doute, c'est que

[Text]

unfortunately has trouble getting noticed and remembered in Newfoundland, let alone in Ottawa. So Mr. Shouse, obviously and wisely is taking advantage of the occasion to put Labrador's transportation potential on the table.

Hank, you said that you had no problem with deregulation, because deregulation has been good for us. I think those were your words. But you realize that Labrador, under this bill, is the only part of Newfoundland—well not the only part, the great northern peninsula as well—that is going to continue to have some form of regulation on the air transportation side. All communities north of 50, right across the continent—there still will be some regulatory control over both companies coming in, and, for that matter, departing. Do you welcome that? Do you acknowledge that as a good provision of the bill or are you saying you do not really need it?

Mayor Shouse: I came to talk about the shortcomings, not the butts or pluses. We are satisfied with the air situation now. Of course, one thing we have to keep in mind is that Happy Valley, Goose Bay, is probably the one bright spot in the whole province. The NATO situation, the bilateral agreements we are having with the European countries are putting a tremendous amount of money into Happy Valley, Goose Bay, and it has certainly been shown by activity there. So I have no fear.

That might be selfish, but we have no fear of the air service's going down in our area. So whether it is regulated or deregulated, as long as they can have it. . . We do have one shortcoming on air—and I really do not want to talk about the air—we have no good link, no direct link from Happy Valley, Goose Bay, to mainland Canada, either Montreal or Toronto. You can go via Halifax at 4 a.m.

Mr. Tobin: Let me indirectly continue to ask you about air. One of the problems we have in this committee is that some of the things you have talked about we can take away with us as information and knowledge, but, unless it is pertinent to the bill, we sort of have our hands tied. So it is not a question of not wanting to talk about your areas of interest.

Let me talk about another area. Labrador has had a series, I do not know if they are all completed, of air strips built on the coast. The reason I am raising air strips is to talk about something you do want to talk about and that is the ferry service. There has been some concern that, as the air strips go into place and the program is completed, there may be a corresponding move in a user-pay environment, cutting-costs environment, by CN Marine

[Translation]

le Labrador a du mal à se faire remarquer non seulement à Ottawa, mais à Terre-Neuve. Ainsi M. Shouse, sage comme il est, a voulu évidemment profiter de l'occasion qui lui est présentée aujourd'hui pour parler du potentiel du Labrador en matière de transport.

Vous avez dit Hank, je crois, que la déréglementation ne vous posait pas de problèmes particuliers, puisqu'elle vous a été avantageuse. Il me semble que c'est cela que vous avez dit. Mais vous vous rendez bien compte qu'aux termes de ce projet de loi, le Labrador est la seule région de Terre-Neuve—c'est-à-dire pas la seule région, puisqu'il va y avoir la péninsule Nord également—qui va continuer d'être réglementée dans le secteur des transports aérien. Toutes les collectivités situées au nord du cinquantième parallèle, d'un bout à l'autre du pays—vont continuer à être réglementées jusqu'à un certain point, en ce qui concerne l'arrivée et le départ de compagnies de transport. Êtes-vous d'accord là-dessus? Pensez-vous qu'il s'agit là d'une bonne disposition du projet de loi, ou pensez-vous plutôt que nous n'en avez pas vraiment besoin?

M. Shouse: Je suis venu pour parler des défauts, non pas des avantages. Nous sommes satisfaits de la situation actuelle en ce qui concerne le transport aérien. Bien entendu, il faut se rappeler que Happy Valley à Goose Bay est probablement le seul endroit dans toute la province où la situation soit relativement positive. Grâce à l'OTAN et aux accords bilatéraux que nous avons avec un certain nombre de pays européens, il y a un gros afflux de capitaux dans Happy Valley, à Goose Bay, ce qui est prouvé par la quantité d'activités dans cet endroit. Donc, je n'ai pas tellement d'inquiétude sur ce plan là.

C'est peut-être égoïste de ma part, mais nous ne craignons pas une diminution de la qualité du service aérien dans notre région. Qu'il y ait réglementation ou déréglementation, à condition qu'on continue de l'avoir. . . Il y a quand même un problème en matière de transport aérien—et je n'ai pas tellement envie de parler de ce secteur—mais nous n'avons pas vraiment de lien direct entre Happy Valley, à Goose Bay, et le continent canadien, soit Montréal ou Toronto. On est obligé de passer par Halifax à quatre heures du matin.

M. Tobin: Permettez-moi de continuer de vous poser des questions indirectes au sujet du transport aérien. L'un des problèmes auquel nous sommes confrontés en tant que membres du Comité, c'est que nous pouvons, bien entendu, enregistrer ce que vous nous avez dit mais à moins que cela ne concerne directement le projet de loi, il n'y a pas grand chose que nous puissions faire. Donc il ne s'agit pas, pour nous, de ne pas vouloir parler des questions qui vous intéressent tout particulièrement.

Permettez-moi d'aborder une autre question. Toute une série de pistes d'atterrissage—et je ne sais pas si les travaux de construction sont terminés dans tous les cas ont été construites sur la côte. Si je vous parle de pistes d'atterrissage, c'est pour vous permettre d'aborder une question qui vous intéresse tout particulièrement, à savoir le service de traversiers. Certains craignent qu'à mesure que les pistes d'atterrissage sont construites et que le

[Texte]

Atlantic, to either reduce or to get rid of, ultimately down stream, the Labrador ferry coastal operation. In other words, if the strips are up to standard, and the service is available under deregulation, the freight can be hauled in by air. Is that a concern?

Mayor Shouse: No it is not a concern. In fact, I do not think it is even a concern at Marine Atlantic. Have you seen the new *Northern Ranger*, the *Bonavista* replacement?

Mr. Tobin: No.

Mayor Shouse: It is a beautiful vessel by any standards. It is not huge. I am not just sure what the capacity is, but that of course will go from Lewisporte to Nain.

I believe the airstrips on the coast have been all completed or will be this year. Now they are getting into landing lights, machine building, and one thing and another.

• 1120

Mr. Tobin: The question I am really asking you is this. Do you need a coastal ferry service in addition to the air service on the coast, or can one or the other handle the freight and passenger needs?

Mayor Shouse: One could certainly handle it. The old *Kyle*... the boat has provided service there for decades when it cannot handle it. But that is not the way we live nowadays. We want better service than that.

Mr. Tobin: I just wanted to get you on record saying that before this committee.

Mayor Shouse: Yes.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: You mentioned in one of the addenda to your presentation that the ferry service would become redundant if the Churchill Falls-Labrador City west portion of the TransLabrador Highway was completed.

Mayor Shouse: The land ferry service would be redundant, our train connection from Labrador City to Esker. Why go to the bother of putting your car on the train when really you are only going to go 65 miles. You can drive that in an hour and a half.

The important thing to keep in mind is the water ferry. Why do we have a ferry from Lewisporte to Goose Bay? Simply because there is no road. The road is now paved up the Northern Peninsula. If you connected the road from the straits—Pinware, Blanc-Sablon, Forteau, in that area—direct to Goose Bay, you could take out every ferry

[Traduction]

programme tire à sa fin, que des changements se fassent qui touchent directement les usagers, c'est-à-dire que Marine Atlantic décide soit de réduire, soit d'éliminer éventuellement le service de traversier assuré sur la côte du Labrador. Autrement, si ces pistes d'atterrissage respectent les normes actuelles, et le service est assuré après la déréglementation, il sera possible de faire acheminer le fret par voie aérienne. Est-ce que cette possibilité vous inquiète?

M. Shouse: Non, pas du tout. En fait, je ne crois même pas que cela inquiète Marine Atlantic. Avez-vous vu le nouveau *Northern Ranger*, qui doit remplacer le *Bonavista*?

M. Tobin: Non.

M. Shouse: C'est un très beau navire, quels que soient ses critères. Il n'est pas énorme. En fait, j'ignore sa capacité, mais ce navire assurera le service entre Lewisporte et Nain.

Je crois comprendre que les pistes sur la côte sont toutes terminées ou vont l'être cette année. Maintenant ils sont en train de s'occuper des feux d'atterrissage, des hangars et d'autres détails.

M. Tobin: Ma question est la suivante: Avez-vous besoin d'un service de traversier en plus du service aérien sur la côte, ou est-ce que l'un ou l'autre des services peut satisfaire aux besoins de transport de cargaisons et de passagers?

M. Shouse: L'un ou l'autre des services serait certainement suffisant. Le vieux bateau entre *Kyle* a desservi cette région pendant des décennies lorsque c'était nécessaire. Nous n'acceptons plus de vivre comme cela, nous voulons un meilleur service.

M. Tobin: Je voulais que vous disiez ça aux fins du compte rendu.

M. Shouse: Oui.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai pas de question.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Vous avez dit dans un des annexes à votre exposé que le service de traversier serait superflu si la partie ouest de la route TransLabrador, entre Churchill Falls et Labrador City, devait être terminée.

M. Shouse: Le service de train entre Labrador City et Esker serait superflu. Pourquoi se donner la peine d'embarquer la voiture dans le train pour une distance de 65 milles. On peut couvrir la distance en voiture dans une heure et demie.

Ce qu'il ne faut pas oublier c'est le traversier. Pourquoi y a-t-il un traversier entre Lewisporte et Goose Bay? Tout simplement parce qu'il n'y a pas de route. La route de la péninsule nord est maintenant pavée. S'il y avait une route qui liait la région de Pinware, Blanc-Sablon et Forteau à Goose Bay, on pourrait éliminer tous les

[Text]

coming to Labrador. There is no need to have a ferry coming from Lewisporte to Goose Bay if you can drive there 24 hours a day, 12 months of the year. It is pointless.

Mr. Cochrane: On the air service side, can you just give me a capsule of what you have now? You are one of the first communities we have talked to that really fits totally north of 50. We have heard some others in western Canada and we were in the Arctic for a while.

What kind of service do you have? How many times per week?

Mayor Shouse: Right now?

Mr. Cochrane: Yes.

Mayor Shouse: Air Canada brings in DC-8s twice a week with freight from St. John's. It is a Toronto-St. John's-Goose Bay run, twice a week. CP Air has a mixed 737 from Halifax. Four nights a week you can get on as passengers. CP has six-day-a-week service, St. John's-Deer Lake-Goose Bay-Labrador City, or Wabush. Air Nova comes in direct from St. John's to Happy Valley-Goose Bay, and the direct aspect is nice.

The flight time is almost identical to CP because CP lands at Deer Lake and there is, I suppose, 45 minutes in total. So the plane is slower and the people like the aircraft and, as I say, it is direct. So we have a lot more capacity. Even now people are getting bumped because CP has a habit—I suppose all airlines do—of overbooking.

Mr. Cochrane: It sounds like quite a bit of service. Is that new in the last three or four years, or how long has that been going on?

Mayor Shouse: Air Nova started last year.

Mr. Cochrane: Yes. The CP 737 would be when?

Mayor Shouse: We have had the 737 for years, ever since EPA started.

Mr. Cochrane: And it is a combination passenger-freight plane?

Mayor Shouse: No. We have a CP 737 from St. John's six days a week, all passenger. Well, they take some mail, I am sure, and their baggage and that. Air Canada is freight. CP also has the run, four days a week, from Halifax to Goose Bay, but they fly in the middle of the night. While you can go on them, you arrive at 3.30 a.m. and you take off at 4.30 a.m. It is not convenient to arrive someplace at 9 a.m. You might think it is early in the day, but physically you are beat from lack of sleep.

[Translation]

travriers qui viennent au Labrador. Il n'est pas nécessaire d'avoir un traversier entre Lewisporte et Goose Bay, si on peut faire le voyage en voiture en n'importe quelle saison. Ce serait inutile.

M. Cochrane: Pour ce qui est du service aérien, pourriez-vous me résumer quels services existent à l'heure actuelle? Vous représentez une des premières collectivités auxquelles nous avons parlé qui se trouve complètement au nord du 50^{ième} parallèle. Nous avons entendu des représentants de cette région dans l'ouest du Canada et dans l'Arctic également.

Quels sortes de services avez-vous—combien de vol y a-t-il par semaine?

M. Shouse: En ce moment?

M. Cochrane: Oui.

M. Shouse: Il y a deux vols par semaine d'Air Canada en DC-8 en provenant de Saint-Jean avec la cargaison. C'est un vol Toronto-Saint-Jean-Goose Bay qui se fait deux fois par semaine. CPR a un service mixte en 737 en provenance de Halifax. Quatre nuits par semaine le vol prend des passagers. CPR a un service six fois par semaine, de Saint-Jean-Deer Lake-Goose Bay-Labrador City ou Wabush. Air Nova a un service direct de Saint-Jean à Happy Valley-Goose Bay. Le service direct est agréable.

Le temps de vol est presque identique à celui de CPR, car CP atterrit à Deer Lake, et y fait une escale de 45 minutes au total. Donc l'avion est moins rapide, mais les gens aiment l'avion, et comme je l'ai dit le service est direct. Nous avons beaucoup plus de capacité. Même en ce moment les passagers sont parfois obligés de descendre, car CP a l'habitude—et je suppose que c'est le cas de toutes les lignes aériennes, de prendre trop de réservations.

M. Cochrane: Il me semble que ce n'est pas mal comme service. Est-ce récent depuis trois ou quatre ans, ou depuis quand avez-vous autant de service?

M. Shouse: Air Nova a commencé ses activités l'année dernière.

M. Cochrane: Oui. Et le service de CPR en 737?

M. Shouse: Le service en 737 existe depuis des années, depuis qu'on a le service de l'EPA.

M. Cochrane: Et il s'agit d'un vol mixte qui prend fret et passagers?

M. Shouse: Non. Il y a un vol de CP en 737 en provenance de Saint-Jean six fois par semaine, qui ne prend que des passagers. Il y a, bien entendu, du courrier et les bagages des passagers. C'est le service d'Air Canada qui prend le fret CP a également quatre vols par semaine de Halifax à Goose Bay, mais c'est en plein milieu de la nuit. Même si on peut prendre ces vols, on arrive à 3h30 du matin et on repart à 4h30, ce qui n'est pas très commode si on veut arriver à 9 heures du matin. On est trop fatigué à cause du manque de sommeil.

[Texte]

Mr. Cochrane: So actually you are quite happy with your air freight service and your passenger service at this point in time?

Mayor Shouse: No problem at all. The only thing we would complain about, and we complain about highly, is the cost.

Mr. Cochrane: Thank you.

The Chairman: Mayor Shouse, I want to repeat what Mr. Tobin said about your using the opportunity of the committee to focus attention on the particular problems in your area, even though they are a little further than our study of Bills C-18 and C-19. That you well appreciated, but certainly members are a little more educated in some of the aspects of Goose Bay, Labrador, Happy Valley, and certainly, on the federal side, in terms of ferry service and CN Marine. That will be in our memory bank when CN Marine comes before us. Thank you very much for coming.

• 1125

The meeting is adjourned for lunch.

AFTERNOON SITTING

• 1330

The Chairman: Colleagues, I see a quorum. Would the Atlantic Container Express Inc., Mr. Gilles Champagne and your associate Mr. Rothstein, come to the table? Mr. Champagne, I think we are trespassing a little, but if you want to begin your presentation, we have your brief in English and French. Then we can go to questions and answers.

Mr. Gilles Champagne (President, Atlantic Containers Express Inc.): Mr. Chairman and members of the committee, I would like to thank you very much for giving us the opportunity to come here today and address the new legislation being proposed. We have sent a number of copies of our submission in both English and French to the committee. I believe you have all received it. I would like to avoid reading it, which would be time-consuming. Instead, I would like to summarize our position.

As I said, we appreciate the opportunity to make our submission to this committee here in St. John's. Historically, the water mode of transport has been a vital component of transportation service between the mainland and Newfoundland. Until 1982, there was direct water service to both St. John's and Corner Brook. Although we were forced out of the Corner Brook market in 1982, we look forward to being able to re-enter that market and provide a competitive alternative to the people of western and central Newfoundland.

We are the lowest-cost mode. Therefore, under normal competitive circumstances we will be a long-term participant in the market serving Newfoundland. Since

[Traduction]

M. Cochrane: Vous êtes donc assez satisfait de votre service de fret aérien et de passagers à l'heure actuelle?

M. Shouse: Tout à fait. La seule plainte que nous avons, et c'est une plainte très grave c'est le coût.

M. Cochrane: Merci.

Le président: Monsieur le maire, je tiens à répéter ce qu'a dit M. Tobin au sujet de la tribune que vous donne le Comité pour présenter les problèmes particuliers de votre région, même s'il dépasse un peu notre mandat d'étude des projets de loi C-18 et C-19. Vous êtes conscient de ce fait, mais les députés comprennent mieux maintenant certains des aspects du service de traversier et de CN Marine dans la région de Goose Bay, Labrador et Happy Valley. Nous nous en souviendrons lorsque CN Marine comparaitra devant nous. Merci beaucoup d'être venu.

Nous suspendons la séance pour l'heure du déjeuner.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, il y a quorum. Nous recevons cet après-midi les représentants de l'*Atlantic Containers Express Inc.*, M. Gilles Champagne et M. Rothstein. Monsieur Champagne, nous accusons un certain retard. Nous avons bien reçu votre mémoire, en français et en anglais. Si vous voulez bien débiter. . . nous pourrions ensuite vous poser quelques questions.

M. Gilles Champagne (président, Atlantic Containers Express Inc.): Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie beaucoup de l'occasion que vous nous faites aujourd'hui de venir vous faire part de nos opinions sur la nouvelle loi proposée. Nous avons fait parvenir au Comité plusieurs copies de notre mémoire, en anglais et en français; vous devriez tous en avoir un exemplaire, je crois. Pour épargner du temps, je me contenterai d'en faire ressortir les grandes lignes.

Je répète que nous apprécions l'occasion que vous nous faites de présenter notre mémoire au Comité, ici même à St-Jean. Historiquement, le transport par bateau a toujours été un élément vital du service de transport entre le continent et Terre-Neuve. Jusqu'en 1982, il y avait un service de transport direct par bateau à destination de St. John et de Corner Brook. Malgré qu'on nous ait forcés à abandonner les services de transport à destination de Corner Brook, en 1982, nous espérons fortement pouvoir recommencer à desservir ce marché et à offrir un autre service concurrentiel aux Terre-Neuviens de l'ouest et du centre de la province.

Notre mode de transport est le moins coûteux qui soit. En situation de concurrence normale, nous représenterons donc un participant à long terme pour le

[Text]

April of 1986, we have been viable only as a result of a CTC order requiring that CN rates be made compensatory. We believe you are all familiar with those CTC proceedings.

The CTC's decision is currently under appeal. The grounds are that the terms of union under which Newfoundland joined Confederation either dictate that railway freight rates need not be compensatory, or alternatively that they mandate a railway costing approach that does not recognize all railway costs. If the appeal is successful, CN would be permitted to adjust rates in the Newfoundland market with a degree of freedom it does not enjoy anywhere else in Canada. CN would be in a position to set its rates below viable costs and make it impossible for small regional private sector competitors such as ACE to survive.

• 1335

The terms of union were intended to protect the people of Newfoundland against excessive rates a railway might charge. They were not intended to be used to eliminate competition by the low-cost water mode. Therefore, we do not believe the appeal should be successful.

We are making our submission today on the basis that the new legislation will apply to Newfoundland. While we have reservations about a few specifics contained in Bill C-18, we are generally supportive of the legislation. We endorse the national transportation policy, in particular that competition and market forces should be the prime agents in providing viable and effective transportation services. Under such an environment, we can provide efficient service to the Newfoundland market and jobs to the 250 employees who are employed by us or by our direct suppliers.

The two changes we would ask you to consider are with respect to subclause 113(5) and subclause 120(5). Subclause 113(5) provides an exception to the requirement that railway freight rates be compensatory. If a railway company satisfies the agency that the rate it is charging does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or eliminating a competitor and was not designed to have that effect, the railway may charge non-compensatory rates.

We have had first-hand experience with a railway intent on charging non-compensatory rates. The exception proposed is an invitation to a railway company intent on doing so to embark on a course of predatory pricing because of the uncertainty created by the exception.

We have indicated the kinds of uncertainty to which the exception gives rise in our written submission. Our experience with a three-and-a-half-year legal battle before the CTC and the courts tells us where a doubt is created by an exception such as in 113(5), a railway can and may

[Translation]

marché de Terre-Neuve. Si notre entreprise est viable, depuis avril 1986, c'est grâce à une décision de la CCT voulant que les tarifs du CN deviennent compensatoires. Je crois que vous êtes tous au courant de ces délibérations de la CCT.

La décision de la commission fait actuellement l'objet d'un appel. Les motifs invoqués sont que les conditions en vertu desquelles Terre-Neuve a adhéré à la Confédération veulent que les tarifs du transport ferroviaire n'aient pas forcément à être compensatoires ou prescrivent une formule d'établissement des coûts du transport ferroviaire qui néglige un certain nombre d'éléments. Si l'appel est reçu, le CN pourra jouir d'une certaine latitude pour ajuster ses tarifs à Terre-Neuve, latitude qui ne lui est accordée nulle part ailleurs au Canada. Cela lui permettra d'abaisser tellement ses tarifs qu'il deviendra impossible à de petits concurrents régionaux du secteur privé, comme l'ACE, de survivre.

Les conditions de l'union étaient censées protéger les habitants de Terre-Neuve contre les taux excessifs que pourrait imposer un transporteur ferroviaire. Elles ne devaient pas servir à éliminer la concurrence des transporteurs maritimes dont les services sont moins chers. Nous ne croyons donc pas que l'appel devrait être reçu.

En présentant notre exposé aujourd'hui, nous partons du principe que la nouvelle loi s'appliquera à Terre-Neuve. Bien que nous ayons certaines réserves à propos de quelques détails du projet de loi C-18, nous appuyons toutefois la loi dans son ensemble. Nous appuyons la politique nationale des transports, et notamment le principe qui veut que la concurrence et les forces du marché doivent être les principaux facteurs dans la prestation de services de transport viable et efficace. De telles conditions nous permettront d'offrir un service efficace au marché terre-neuvien et des emplois aux 250 employés qui travaillent pour nous ou pour nos fournisseurs directs.

Les deux modifications que nous suggérons portent sur les alinéas 113(5) et 120(5). L'alinéa 113(5) prévoit une exception à l'application de prix compensatoires par une compagnie ferroviaire dans le cas où elle convainc l'office que le prix visé n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence ou d'écarter un rival et qu'il n'était pas conçu pour produire un tel effet.

Nous savons très bien, pour l'avoir vécu, à quoi peut mener l'intention d'un transporteur ferroviaire d'imposer des prix non compensatoires. L'exception proposée incite un transporteur à se livrer à des pratiques préjudiciables en raison des doutes qu'elles soulèvent.

Dans notre mémoire, nous avons indiqué les genres d'incertitude que soulève cette exception. La bataille juridique que nous avons dû mener pendant trois ans et demi auprès de la société et des tribunaux démontre que lorsqu'une exception, comme celle formulée à l'alinéa

[Texte]

well delay the resolution of whether the exception does or does not apply until a competitor is forced out of business. Because the exception promotes this kind of unfair action, we strongly urge you to remove the exception from the legislation.

In your committee's deliberations on *Freedom to Move*, you recommended that the existing compensatory rate requirements be retained and strengthened. You recommended that penalty provisions apply where non-compensatory rates have been charged. It would be consistent with your committee's previous recommendations to remove the exception in subclause 113(5).

Our second recommendation relates to subclause 120(5). The subclause provides that there shall not be disclosure of any information contained in a confidential contract. We believe it is through the mechanism of confidential contracts that a railway company would embark upon a predatory pricing practice.

It will be difficult enough for a competitor such as ACE to make a complaint about a specific arrangement between a railway and a particular shipper. Obviously, such a complaint will only be made in the most extreme of circumstances. To deny us information as to the level of the rates against which we are complaining would be unfair. The railway company will have information as to both its rates and its cost. We will have neither.

Our experience is that it was only through our active participation before the CTC with disclosure of otherwise confidential information that the CTC was able to resolve the complaint we made. We recognize the desire of railways and shippers to have confidential contracts. However, some limited form of disclosure should be provided to put us on the same footing as the railway company in the event a complaint must be made. We are therefore asking that subclause 120(5) be amended to provide for disclosure on a limited in camera basis in the event of a predatory pricing complaint. Such procedures are regularly followed today by regulatory tribunals.

[Traduction]

113(5), laisse subsister un doute, un transporteur ferroviaire peut fort bien insister pour qu'on détermine si l'exception s'applique ou non jusqu'à ce qu'un concurrent soit forcé de se retirer. Compte tenu que cette exception favorise ce genre de mesures injustes, nous vous incitons fortement à la retirer de la loi.

Au cours de vos délibérations sur *Aller sans entraves*, vous avez recommandé de maintenir et de renforcer les exigences relatives au tarif compensatoire. Vous avez recommandé que des dispositions prévoyant des peines s'appliquent lorsque des tarifs non compensatoires ont été imposés. Il serait donc logique, compte tenu des recommandations que vous avez déjà formulées, d'éliminer l'exception que renferme le paragraphe 113(5).

Notre seconde recommandation porte sur le paragraphe 120(5). Ce paragraphe prévoit que l'on ne peut divulguer les renseignements que renferme un contrat confidentiel. Nous croyons que la formule des contrats confidentiels peut permettre à une société de transport ferroviaire de se livrer à une tarification préjudiciable.

Il sera déjà suffisamment difficile pour un concurrent, comme l'ACE, de formuler une plainte à propos d'une entente particulière intervenue entre un transporteur ferroviaire et un expéditeur. Il est évident que de telles plaintes ne seront formulées que dans les cas extrêmes. Et il serait injuste de nous priver de la possibilité de connaître les tarifs à l'égard desquels nous nous plaignons. Le transporteur concerné disposera de tous les renseignements nécessaires à propos de ces taux et de ces coûts, mais pas nous.

L'expérience démontre que c'est uniquement grâce à notre participation active et au dévoilement de renseignements confidentiels que la CCT a pu statuer sur la plainte que nous avions formulée. Nous reconnaissons le désir des sociétés de transport ferroviaire et des expéditeurs de pouvoir établir des contrats confidentiels. Toutefois, quand il y a lieu qu'une plainte soit formulée, nous croyons qu'il faudrait prévoir des mesures quelconques en fonction du dévoilement des renseignements nécessaires afin de nous mettre sur le même pied que la société de transport ferroviaire visée. Nous recommandons donc de modifier le paragraphe 120(5) afin de prévoir la divulgation des renseignements selon une formule comme le huis clos, par exemple, dans le cas où une plainte à l'égard d'une tarification préjudiciable aurait été formulée. Ce sont des méthodes qu'utilisent aujourd'hui couramment les tribunaux de réglementation.

• 1340

We will be pleased to try to answer questions you may have on our submission, and I would like to thank you for your attention.

The Chairman: I want to thank you for succinctly focusing on two aspects of your concerns, which are very definitely involved in Bill C-18. I have a couple of

Nous serons heureux de tenter de répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser au sujet de notre mémoire, et je vous remercie de votre attention.

Le président: Je vous remercie d'avoir su aussi brièvement nous résumer ces deux aspects qui vous préoccupent particulièrement à propos du projet de loi

[Text]

thoughts of my own, but I know other members may express them. I call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the confidential contracts, I think the bill provides for the National Transportation Agency to obtain information they cannot disclose. They are to decide whether a rate is confidential or compensatory. When you ask for limited disclosure in camera, do you mean that disclosure should also include the rate?

Mr. G. Champagne: Yes. Whenever we believe we have justification for filing a complaint to the new agency, we would like to believe that it is going to be possible to appoint certain people such as legal counsel or a railway pricing expert to have access to the information, which would not be made available to us as a competitive carrier to the railway.

Mr. Benjamin: You do not need to know yourself what the rate is.

Mr. G. Champagne: No. We have seen considerable evidence that not only the two railways but also shippers want this confidential process.

Initially it was recommended that it should be implemented in order to meet the American competition. Eventually it was extended to apply to domestic Canadian traffic. So we are prepared to live with this process for as long as there will be a requirement similar to the one that we find presently in the Railway Act, whereby the railway, especially here in Newfoundland, must at least cover its cost of operating.

Mr. Benjamin: I find it impossible that you could have even that limited disclosure without someone finding out. Your confidential contract is either confidential or it is not. If you make available in an in camera session the rate as well as all the information, do you really expect us to believe that you are not going to hear about it?

Mr. G. Champagne: I would like to quote a situation that took place in the course of the CTC hearing process; it went on for about three and a half years. We did ask for cost information. The CTC did authorize in camera sessions, and I can assure you that under no circumstances have we as the operator been in competition with the railways. Nobody in my organization has been privileged by this information. It was under the control of the sworn-in representatives of the company, who had nothing to do directly with the company.

• 1345

Mr. Marshall E. Rothstein (Counsel, Atlantic Containers Express): Mr. Benjamin, I would only add that

[Translation]

C-18. J'ai une ou deux questions à vous poser, mais je sais que mes collègues le feront probablement. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: À propos des contrats confidentiels, je pense que le projet de loi permet à l'Office national des transports d'obtenir des renseignements qu'il ne peut divulguer. Il doit décider si un tarif est confidentiel ou compensatoire. Quand vous demandez que certains renseignements soient divulgués à huis clos, incluez-vous le tarif dans ces renseignements?

M. G. Champagne: Oui. Quand nous croirons qu'il y a matière à formuler une plainte au nouvel office, nous souhaiterions pouvoir nommer certaines personnes, comme un conseiller juridique ou un expert en matière de tarification ferroviaire, et que ce conseiller ou cet expert puisse obtenir les renseignements nécessaires qui nous seraient interdits en tant que concurrent du transporteur ferroviaire.

M. Benjamin: Mais vous n'avez pas personnellement à connaître le tarif en question.

M. G. Champagne: Non. Nous savons très bien que les expéditeurs veulent autant pouvoir profiter des possibilités qu'offre la formule des contrats confidentiels que les deux sociétés de transport ferroviaire.

À l'origine, on avait recommandé de mettre cette formule en oeuvre pour faire face à la concurrence américaine. On en a ensuite étendu l'application au transport en territoire canadien. Nous sommes donc disposés à composer avec ce processus tant qu'il subsistera une exigence analogue à celle énoncée actuellement dans la Loi sur les chemins de fer, qui veut qu'une société de transport ferroviaire, et notamment à Terre-Neuve, doit à tout le moins pouvoir faire ses frais.

M. Benjamin: J'ai peine à imaginer que l'on puisse ainsi divulguer des renseignements sans que certaines indiscretions ne soient commises. Les conditions d'un contrat sont confidentielles ou elles ne le sont pas. Si l'on divulgue le tarif et tous les renseignements pertinents à l'occasion d'une séance à huis clos, nous croyez-vous vraiment assez naïfs pour penser que vous n'en entendrez pas parler?

M. G. Champagne: Je pourrais peut-être vous parler un peu des audiences de la CCT qui se sont étendues sur environ trois ans et demis. Nous avons demandé des renseignements sur les coûts du CN. La CCT a autorisé des séances à huis clos, et je peux vous assurer qu'en tant qu'exploitant, nous n'avons jamais été en concurrence avec les sociétés de transport ferroviaire. Personne de notre société n'a pu profiter de ces renseignements. Les renseignements étaient détenus par nos représentants assermentés, qui n'avaient aucun lien direct avec notre société.

M. Marshall E. Rothstein (conseiller juridique, Atlantic Containers Express): Monsieur Benjamin, je peux vous

[Texte]

what Mr. Champagne says is correct. I was one of the people who received the confidential information and I—

Mr. Benjamin: On costs.

Mr. Rothstein: On costs in that case, and on marketing information as well. That information has never to this day been disclosed to the principal competitors.

That is not the only case where this has occurred. It has occurred in any number of cases before the CTC up to now, and it has occurred before the CRTC, the National Energy Board, and other tribunals. The question of confidential contracts is not the first time that confidentiality arises. And the kinds of procedures we are recommending are procedures that are normally dealt with by other tribunals when they deal with all kinds of other kinds of confidential information.

Mr. Benjamin: I do not think it is totally analogous. For many, many years you could not get railway costs. You started to get those broken loose and made public, or becoming known to others—the whole investigation into rail passenger service, for example, the transcontinental service—and then the costing orders and how the CTC arrived at costing orders, and then compensatory rates. Most of that now is public. But there is a great deal of difference, is there not, between what costs are and what a rate is? And a confidential rate is confidential. I just do not understand or see how you can possibly have or expect to get or know you have fair treatment—that you are not being mistreated by a big shipper and a big railroad—how you can have any confidence whatsoever in confidential contracts. Would you not be better off with a system of agreed charges? If you said we will send 75% of our goods with you for such and such a rate, would you not be better off with that? At least you would know where the hell you stood, as opposed to all your competitors.

Mr. Rothstein: From ACE's point of view, they would have preferred that, but they recognize that the shippers and railways of the country would prefer at least to try out confidential contracts, so they do not want to stand in the way of that opportunity. But as Mr. Champagne said, he only feels comfortable doing that provided you have a good, solid, strong compensatory requirement in the Railway Act and an opportunity for limited disclosure in the event a complaint might have to be made.

Mr. Benjamin: You mean in this bill you want a strong disclosure.

[Traduction]

confirmer que ce que dit M. Champagne est tout à fait juste. Je suis du nombre de ceux auxquels on a divulgué les renseignements confidentiels, et je peux. . .

M. Benjamin: Sur les coûts?

M. Rothstein: Sur les coûts, et aussi sur la commercialisation. Ces renseignements n'ont jamais été divulgués aux principaux concurrents du CN jusqu'à maintenant.

Ce n'est pas la première fois que l'on applique une telle formule. Jusqu'à présent, la CCT y a eu recours à quelques reprises, et c'est aussi le cas du CRTC, du Conseil national de l'énergie et d'autres tribunaux. Ce n'est pas la première fois que la question de la confidentialité se pose dans le cas des contrats confidentiels. Et le genre de formule que nous recommandons est une procédure qu'utilisent habituellement d'autres tribunaux quand il doit y avoir divulgation de renseignements confidentiels.

M. Benjamin: Je ne crois pas que votre exemple s'applique tout à fait. Pendant bien des années, il était impossible de connaître les coûts des sociétés de transport ferroviaire. Les règles se sont progressivement adoucies, et les renseignements sont devenus de plus en plus publics ou connus—souvenez-vous de l'enquête sur le service des transports des passagers, par exemple, le service transcontinental—et ce fut ensuite le tour des décisions sur les coûts et de la formule utilisée par la CCT pour déterminer ces coûts, et ensuite, des tarifs compensatoires. La plupart de ces renseignements sont aujourd'hui publics. Mais il y a une très grande différence entre les coûts et un tarif, n'est-ce pas? Et un tarif confidentiel est bel et bien confidentiel. Je ne vois pas comment vous pourriez penser profiter d'un traitement qui soit juste—ne pas vous sentir malmenés par un gros expéditeur et un important transporteur ferroviaire—et avoir quelque confiance que ce soit à l'égard des contrats confidentiels. Une formule de tarifs préétablis ne serait-elle pas plus avantageuse pour vous? Si vous connaissiez à l'avance les tarifs, ne serait-ce pas plus avantageux? Contrairement à tous vos concurrents, vous sauriez au moins à quoi vous en tenir.

M. Rothstein: C'est ce que préférerait l'ACE, mais elle reconnaît que les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires canadiens souhaiteraient pouvoir au moins essayer la formule des contrats confidentiels. Elle ne veut donc pas s'opposer à cette possibilité. Mais comme le disait M. Champagne, la seule condition qu'il y voit est que l'on prévoit dans la Loi sur les chemins de fer une exigence qui soit ferme à l'égard des tarifs compensatoires ainsi qu'une possibilité de divulgation de certains renseignements au cas où l'on devrait formuler une plainte.

M. Benjamin: Vous voulez dire qu'il devrait y avoir dans ce projet de loi une clause qui prévoirait de manière explicite la divulgation de certains renseignements.

[Text]

Mr. Rothstein: That is correct.

Mr. Benjamin: I think we are only dealing with a couple of small sections of the Railway Act.

Mr. Rothstein: I am sorry. In Bill C-18 that we are dealing with. That is absolutely correct.

Mr. Benjamin: Then your druthers would be not to have confidential contracts, but you are stuck with that. And you do not feel it protects you anywhere near what you feel you need.

Mr. G. Champagne: Exactly.

Mr. Benjamin: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Since I do not see any other questioners, I must say, Mr. Champagne, you are very ingenious in reminding us of the report we made earlier and suggesting we go back to part of that report in your suggested amendment on subclause 113(5). You are certainly leaving us with that interesting challenge and a dilemma.

Coming back to Mr. Benjamin's line of questioning, you do not really believe that under the provisions of the bill at the moment, where there is a complaint, that the agency will not be mandated sufficiently to investigate whether the rate is compensatory or there is predatory pricing, and you want to get that information into your hands, in part. Is that right?

Mr. G. Champagne: Precisely. At some point in the investigation process, or even perhaps shortly before the complete in-depth investigation process begins, we are going to have to be able to verify, through outside and confidential-type situations, say advisers, that these people have access to the information in order to be able to measure what the situation is.

• 1350

Mr. Rothstein: Could I add, Mr. Chairman, to what Mr. Champagne has said? There are really two basic reasons for asking for the information on a limited basis. The first one is that in any controversial adversary kind of matter before a tribunal or a court, it would be almost unheard of to suggest that only the tribunal and one party would have access to information and that the other party would be excluded from the information. This has often been called rules of natural justice or procedural fairness and it is quite fundamental in the law.

The second thing is a very practical one. In the ACE proceedings before the CTC, while we believe the CTC did a very competent job in what they did, we feel our participation and having access to information on a limited basis assisted the commission and got down to the fundamentals of the case perhaps in a way the commission itself might not have done without the participation of the complaining party. It is both from the legal and a practical point of view that we are asking for this limited kind of disclosure.

[Translation]

M. Rothstein: C'est juste.

M. Benjamin: Mais je crois que la discussion ne porte que sur un ou deux articles plutôt simples de la Loi sur les chemins de fer.

M. Rothstein: ... du projet de loi C-18, oui, c'est tout à fait juste.

M. Benjamin: Vous souhaiteriez donc qu'il n'y ait pas de contrats confidentiels, mais vous n'avez pas tellement le choix. Et vous avez le sentiment que cette formule est loin de vous protéger comme vous le voudriez.

M. G. Champagne: Précisément.

M. Benjamin: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Puisqu'il ne semble pas y avoir d'autres questions, je dois reconnaître que vous êtes très ingénieux, monsieur Champagne, en nous rappelant le rapport que nous avons présenté et en nous suggérant de nous y référer là où vous proposez de modifier le paragraphe 113(5). Il ne fait aucun doute que vous nous placez dans un dilemme et devant un défi intéressant.

Pour poursuivre dans la même veine que M. Benjamin, vous ne croyez pas vraiment que les dispositions actuelles du projet de loi, lorsqu'une plainte aura été logée, conféreront suffisamment de pouvoir à l'office pour déterminer si le tarif est compensatoire ou s'il y a tarification préjudiciable, et vous souhaitez pouvoir obtenir en partie ces renseignements. Est-ce bien cela?

M. G. Champagne: Précisément. A un moment ou à un autre, pendant l'enquête, ou peut-être même un peu avant que l'enquête débute en bonne et due forme, nous devons pouvoir vérifier, au moyen de comparaison avec d'autres situations et d'autres renseignements confidentiels, que les enquêteurs ont accès aux renseignements pertinents afin d'être en mesure d'établir les faits.

M. Rothstein: Monsieur le président, pour ajouter quelque peu à ce que vient de dire M. Champagne, je dirai qu'il y a en fait deux raisons fondamentales pour demander que certains renseignements soient divulgués. Tout d'abord, dans toutes espèces de litiges portés devant un tribunal, on ne saurait citer de précédents à ce que seul le tribunal et l'une des parties aient accès aux renseignements et à ce que l'autre partie ne puisse elle aussi en bénéficier. C'est le principe de la justice naturelle ou de l'équité qui prévaut, et qui est tout à fait fondamentale en droit.

La deuxième raison est quant à elle très pratique. Dans la plainte formulée à la CCT par l'ACE, tout en étant convaincu de l'excellent travail accompli par la société, nous croyons que notre participation et le fait d'avoir pu obtenir certains renseignements ont aidé la Commission et lui ont permis d'approfondir davantage qu'elle ne l'aurait pu par ses propres moyens sans la participation du plaignant. C'est autant pour des raisons juridiques que pratiques que nous demandons que certains renseignements soient divulgués.

[Texte]

The Chairman: I will call upon Mr. Taylor. We have had evidence before this committee and there is a real concern about confidential contracts. Certainly some witnesses have said the whole element of confidentiality is an interesting theory, but frankly all the facts are out on the street within seven days anyway in an unofficial way.

Mr. Rothstein: This could happen. But I can tell you that when a lawyer or other people are required to sign sworn statements undertaking not to disclose the information, certainly in my own experience and in the experience of the people who I have worked with, we will not do so. Otherwise it is quite obvious that if people find you do not tell the truth, they will ensure that you do not participate in those things in the future. It is a very practical thing.

Mr. Benjamin: Or if you let the truth out.

Mr. Rothstein: I suggest to you, Mr. Benjamin, that people who are participating in this have some honour; when they undertake not to disclose, they do not disclose.

The Chairman: Thank you. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Did I understand you to say you wanted the railways to be able to have predator pricing?

Mr. Rothstein: No.

Mr. G. Champagne: We said the contrary.

Mr. Taylor: Just the contrary. You do not want them. The bill provides that every price shall be compensatory. Is this what you stand by?

Mr. G. Champagne: This is correct.

Mr. Taylor: Oh, I misunderstood. I am glad we cleared it up.

Mr. G. Champagne: Yes. The bill provides for this fundamental principle. At the same time, subclause 113(5) as it is worded at the present time is not offering sufficient protection. This is our deep concern.

Mr. Rothstein: It creates an exception to the requirement that rates be compensatory, Mr. Taylor. It is this exception we would like to see removed so that there is no doubt the rates must be compensatory and so that there can under no circumstances be predatory pricing.

Mr. Taylor: This is exactly the way I want it too, so we have cleared it up. Thank you very much.

Mr. Benjamin: A quick supplementary.

The Chairman: If it is a supplementary and not a philosophical commentary.

Mr. Benjamin: Is it your view that confidential contracts, with or without the limited disclosure, in themselves are not only anti-competitive but also invite

[Traduction]

Le président: Avant de passer la parole à M. Taylor, je vous dirai que nous avons reçu un grand nombre de témoins qui s'inquiètent réellement à propos des contrats confidentiels. Certains nous ont dit que l'élément de la confidentialité était une théorie intéressante, mais qu'il était couru que les renseignements ne demeurent pas très longtemps secrets.

M. Rothstein: C'est possible. Mais je peux vous dire que lorsqu'on demande à un avocat ou à une autre personne de s'engager, sous serment, à ne pas divulguer des renseignements, ces renseignements demeurent secrets. S'il en était autrement, il est évident qu'en s'apercevant que nous ne disons pas la vérité, on verrait à faire en sorte que nous ne puissions dorénavant plus participer à ce genre d'activité. C'est un aspect très pratique.

M. Benjamin: Et il en serait de même si vous laissiez sortir la vérité.

M. Rothstein: Monsieur Benjamin, je vous dirai que les gens qui participent à ces activités ont un certain honneur; quand ils se sont engagés à ne pas divulguer de renseignements, ils ne le font pas.

Le président: Merci. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Avez-vous dit que vous souhaitiez que les sociétés de transport ferrovière puissent fixer des tarifs préjudiciables?

M. Rothstein: Non.

M. G. Champagne: Nous avons dit le contraire.

M. Taylor: Le contraire, oui. Vous ne voulez pas qu'elles puissent fixer de tels tarifs. Il est prévu dans le projet de loi que chaque tarif soit compensatoire. Êtes-vous favorable à cette disposition?

M. G. Champagne: Absolument, oui.

M. Taylor: J'avais mal compris. Je suis heureux que nous ayons pu éclaircir ce point.

M. G. Champagne: Oui. Le projet de loi prévoit ce principe fondamental. Parallèlement, dans sa formulation actuelle, le paragraphe 113(5) offre une protection insuffisante. C'est l'une des nos plus profonde inquiétude.

M. Rothstein: Ce paragraphe crée une exception à l'exigence que les tarifs soient compensatoires, monsieur Taylor. Nous voudrions que cette exception soit éliminée de manière à ce qu'il ne subsiste aucun doute que les tarifs doivent être compensatoires et qu'il ne puisse en aucun cas y avoir de tarification préjudiciable.

M. Taylor: C'est exactement ce que je souhaite moi aussi. Merci beaucoup.

M. Benjamin: Une autre brève question additionnelle, si vous me permettez.

Le président: Oui, une question additionnelle et non pas un commentaire philosophique.

M. Benjamin: Vous croyez que la formule des contrats confidentiels, assortie ou non de la divulgation de certains renseignements est non seulement anti-concurrentielle,

[Text]

the aggrieved party—even with limited disclosure, if we were to amend the bill the way you would like—to end up in voluminous and lengthy litigation in the federal courts and maybe even finally the Supreme Court? Is this not what you are faced with?

Mr. G. Champagne: Mr. Rothstein is probably more—

Mr. Rothstein: Mr. Benjamin, the question of the extent to which there are proceedings and commissions or courts probably is independent of the one relating to confidential contracts. If there is going to be a complaint because somebody—

• 1355

Mr. Benjamin: But this is what confidential contracts will lead to that, will they not?

Mr. Rothstein: No, I think predatory pricing will lead to that. The exception in 113(5) will lead to that, in our view. That is what will create the lengthy litigation we are concerned about, and that is why we want to see that exception removed. It is not the confidential contracts per se, it is the exception that is the thing that leads to the extension we see.

Mr. Benjamin: Do not say I did not warn you.

The Chairman: Anyway, confidential contracts are there in the act at the moment, and the act has gone through second reading. I must say, Mr. Champagne and Mr. Rothstein, I think you are being realists. To try to build in the protections and the sanctity of the contracts and still have the protections against predatory pricing is the challenge before this committee. Mr. Layton.

Mr. Layton: This is really just following up my two colleagues. In your executive summary you say that the subsection 113(5) "provides an exception", and you go on to say what that exception is:

If a Railway Company satisfies the Agency that the rate it is charging does not have the effect or tendency of substantially lessening competition. . .

They have persuaded and convinced the agency of this,

... or eliminating a competitor, and was not designed to have that effect, non-compensatory rates may continue to exist.

They had to convince them of all those things. We still want to now, in your review, have an additional force. It says "the agency was not being fairly convinced". What are the instances where your competitor would want to do this and would be able to persuade the agency? What is an example?

Mr. Rothstein: Mr. Layton, what we are first of all simply saying is that we want that exception you referred to in subclause (5) removed. Our concern is that this exception creates doubt. What it does is give a railway

[Translation]

mais invite en même temps la partie lésée—même en prévoyant la divulgation de certains renseignements, si nous amendions le projet de loi comme vous le souhaitez—à entreprendre de nombreuses et longues procédures auprès des cours fédérales et peut-être même en bout de course, de la cour suprême? Est-ce bien cela que vous craignez?

M. G. Champagne: M. Rothstein est probablement plus. . .

M. Rothstein: Monsieur Benjamin, la question du nombre de procédures entamées auprès des commissions ou des tribunaux est probablement indépendante de celle ayant trait au contrat confidentiel. S'il doit y avoir une plainte parce que quelqu'un. . .

M. Benjamin: Mais c'est précisément à cela que mèneront les contrats confidentiels, n'est-ce pas?

M. Rothstein: Non, ce sont les prix abusifs qui mèneront à cela. C'est l'exception prévue au paragraphe 113(5) qui mènera à cela. C'est cela qui va entraîner d'interminables poursuites judiciaires, et c'est pourquoi nous demandons que cette exception soit éliminée. Ce ne sont pas les contrats confidentiels en soi qui produiront ce résultat, c'est l'exception prévue à ce paragraphe.

M. Benjamin: Vous ne direz pas que je ne vous ai pas prévenu.

Le président: Quoi qu'il en soit, les contrats confidentiels sont dans la loi, et celle-ci est passée en seconde lecture. Je dois dire, monsieur Champagne et monsieur Rothstein, que vous me paraissez très réalistes. Le défi que doit relever le Comité consiste à préserver le caractère sacré des contrats tout en adoptant des mesures permettant d'éviter des prix abusifs. Monsieur Layton.

M. Layton: Je vais continuer dans le même domaine. Dans votre synopsis, vous dites que le paragraphe 113(5) «prévoit une exception» dans la mesure où:

Si une société de chemins de fer peut convaincre l'Office que ses tarifs n'ont pas pour effet ni pour tendance de réduire sensiblement la concurrence. . .

En d'autres mots, vous considérez ici que l'office a été convaincu. . .

... ou d'éliminer un concurrent, et n'avait pas été conçu pour avoir ce résultat, des tarifs non compensatoires pourront continuer d'être appliqués.

Donc, pour maintenir ces prix, il faut convaincre l'office de toutes ces choses. Cependant, vous employez également l'expression: «l'office n'a pas été honnêtement convaincu». Pourriez-vous me dire dans quels cas votre concurrent pourrait vouloir agir de cette manière et parviendrait à convaincre l'office?

M. Rothstein: Nous voulons tout simplement dire ici, monsieur Layton, qu'il faut éliminer l'exception figurant au paragraphe (5), car elle crée des doutes. Ce qu'elle fait, c'est qu'elle donne aux sociétés de chemins de fer un

[Texte]

company an argument as to what constitutes a substantial lessening. Is it substantial or not? What is the relevant market we are dealing with?

In the case of the market to Newfoundland, do you take in trucks or not? Is it just rail versus water, or are trucks part of that market? Does movement from Halifax to St. John's count as part of the market, or just from Montreal to St. John's? There are a whole variety of issues and questions that can be raised by a railway company in this case, not necessarily for the purpose of ultimately succeeding, but for the purpose of delay. Delay will ultimately drive the competitor out of the marketplace. So our concern is that there will be delay as a result of the doubt created by that exception, and in the meantime small regional carriers such as Ace will be driven out of the marketplace. We want to get that doubt out of the clause and return it to the way it was under the existing legislation, and if I may say, the way in which your committee recommended it be retained in your prior report, *Freedom to Move*.

You then asked where or why a competitor would want to engage in predatory pricing. The example we have is right here in the province of Newfoundland, where CN engaged in a practice of predatory pricing from 1982 to 1986, when the CTC ordered them to restore compensatory rates. They received a government grant for containers. They obtained the containers, and in order to gain market share, engaged in a process of charging non-compensatory rates. It was an unnatural, non-market situation and one in which they embarked on this kind of non-compensatory pricing simply to gain market share.

Mr. Layton: Excuse me, Mr. Chairman. Could they have done it if the proposed changes in the law were in place, the ones that are now in place, Bill C-18 and Bill C-19?

Mr. Rothstein: I think they could have and would have attempted to do the same thing. I think in some respects clauses 112 and 113 are better than the previous legislation because some time-limits are provided, and there are other means that have strengthened the section to some degree. But it is that one exception that causes us difficulty. We feel they might have used that kind of an exception, had it existed in the present legislation, to delay and create greater doubt and create more difficulty for competitors.

• 1400

The Chairman: Mr. Champagne and Mr. Rothstein, thank you very much for focusing on two very interesting and important parts of the bill. As I say, you have reminded us of our previous report and have certainly set out a challenge for us on the other.

The CTC finally came through, but from the questions you pose on page 2 of your executive summary, you do

[Traduction]

mécanisme pour présenter une argumentation subjective sur la notion de réduction notable de la concurrence. Que veut dire notable? Dans quels marchés?

Si on prend le cas de Terre-Neuve, doit-on également tenir compte du camionnage? S'agit-il seulement du chemin de fer par rapport au transport par bateau, ou tient-on également compte du camionnage? Doit-on seulement tenir compte des transports de Halifax à St. John's, ou tenir compte aussi des transports de Montréal à St. John's? Cela montre bien qu'il y a une foule de questions et de facteurs qu'une société de chemins de fer pourra invoquer, pas nécessairement pour obtenir gain de cause, mais peut-être simplement pour retarder la procédure. Un retard suffisamment long peut amener le concurrent à se retirer du marché. Donc, notre problème vient du fait que les doutes suscités par cette exception aboutiront à des retards, qui amèneront des petits transporteurs régionaux comme Ace à être expulsés du marché. Nous voulons éliminer cette incertitude et revenir aux dispositions de la loi actuelle et, si je puis apporter cette précision, à la recommandation formulée par votre comité, au sujet du rapport *Aller sans entraves*.

Vous m'avez demandé pourquoi un concurrent pourrait appliquer des prix abusifs. Je vais vous donner un exemple concernant précisément la province de Terre-Neuve, où le CN a eu recours à une telle pratique de 1982 à 1986, avant que la CCT l'oblige à rétablir des tarifs compensatoires. Le CN avait reçu une subvention du gouvernement pour l'achat de conteneurs et, pour accaparer une certaine proportion du marché, il a appliqué des tarifs non compensatoires. C'était donc là une situation tout à fait artificielle, non déterminée par le marché, et le CN a en fin de compte joué des coudes pour s'imposer sur ce marché.

M. Layton: Veuillez m'excuser, monsieur le président, mais je voudrais demander si le CN aurait pu agir de cette manière avec les dispositions actuellement prévues dans les projets de loi C-18 et C-19.

M. Rothstein: Oui, je crois qu'il aurait pu et qu'il l'aurait tenté. A certains égards, les articles 112 et 113 sont meilleurs que les dispositions existantes, puisqu'ils imposent certaines limites de temps, mais il y aurait également d'autres mécanismes qui permettraient de les renforcer. Cela dit, c'est cette exception qui nous cause des difficultés. A notre avis, si la loi actuelle avait prévu cette exception, il y aurait probablement eu recours pour retarder encore plus les choses et créer plus de difficultés à ces concurrents.

Le président: Monsieur Champagne et monsieur Rothstein, je tiens à vous remercier d'avoir attiré notre attention sur deux éléments très intéressants et très importants du projet de loi. Puisque vous nous avez rappelé notre précédent rapport, nous savons ce que nous aurons à faire avec le suivant.

La CCT a finalement décidé mais, si j'en crois les questions que vous posez à la deuxième page de votre

[Text]

not want to be exposed to another long process, as you were in the earlier proceedings, and the recommendation, in your opinion, would eliminate that probability.

Mr. G. Champagne: Yes, that is correct.

The Chairman: Fine. Thank you very, very much.

We will call the next witness, the Canadian Manufacturers' Association, and on its behalf Ms Sirge Weldon.

Ms Sirge Weldon (Legislative Affairs Officer, Canadian Manufacturers' Association, Nova Scotia-Newfoundland Division): Thank you, Mr. Chairman. Before I introduce the people with me, I would like to point out that we are here to emphasize certain aspects only of the national brief that was filed with you on March 5, 1987. Hence we did not re-file it. We will, on April 5, as requested, file with you the three points we are hoping to make here today.

With me are Burford Ploughman, branch administrator for the CMA, Newfoundland, and Mr. Gerald Smith, chairman of the Newfoundland branch of CMA, as well as vice-president and general manager of Brookfield Ice Cream in Newfoundland.

We appreciate this further opportunity to be heard before this committee. I wish to emphasize again that we are here not to make exceptions to our national brief, which was presented to you on March 5, 1987 in Ottawa. On the contrary, we are here at the request of our Nova Scotia-Newfoundland division members, as well as at the instigation of our own national head office, further to emphasize the regionality aspects of the brief filed with you in Ottawa.

We have three points we would like to make. We have concerns essentially about the confidentiality of contracting, particularly in the MFRAA and ARFAA programs. We in Newfoundland have a very specific concern, as announced by the federal government, that as of July 1 there will be an elimination of the rail rate, the boxcar rate, to be taken over by the container rate solely. We will address ourselves to that point. Our third point, with regard to deregulation in trucking, concerns uniformity in the maritime provinces, and we will address ourselves to that.

We in Atlantic Canada wish to particularly emphasize to you the significance of the proposed legislative package of reforms. In this region, where shippers are captive to one rail company, efficient and alternate modes of transportation become imperative.

The CMA, Nova Scotia-Newfoundland Division, strongly supports the proposed reform package, because

[Translation]

synopsis, vous tenez à éviter un nouveau processus interminable, comme l'autre fois, et vous pensez que votre recommandation permettrait de l'éviter.

M. G. Champagne: C'est exact.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à M^{me} Sirge Weldon, de l'Association des manufacturiers canadiens.

Mme Sirge Weldon (agent des affaires législatives, Association des manufacturiers canadiens, division Nouvelle-Écosse-Terre-Neuve): Merci, monsieur le président. Avant de présenter les personnes qui m'accompagnent, je voudrais souligner que le but de notre comparution d'aujourd'hui est simplement de souligner certains aspects du mémoire national qui vous a été communiqué le 5 mars 1987. Nous n'allons donc pas vous adresser à nouveau ce mémoire national, nous nous contenterons de vous envoyer, le 5 avril, notre mémoire particulier sur les trois questions que nous allons aborder aujourd'hui.

Les personnes qui m'accompagnent sont Burford Ploughman, administrateur local de l'AMC, Terre-Neuve, et M. Gerald Smith, président de la branche de Terre-Neuve de l'AMC, ainsi que vice-président et directeur général de la Société *Brookfield Ice Cream*, de Terre-Neuve.

Nous vous remercions de nous donner à nouveau la possibilité de témoigner devant votre Comité. Comme je viens de vous le dire, nous ne sommes pas ici pour présenter des avis différents de ceux figurant dans notre mémoire national, qui vous a été communiqué le 5 mars 1987 à Ottawa, mais simplement pour insister sur certains aspects régionaux de ce mémoire, à la demande des membres de notre division de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, ainsi qu'à l'instigation de notre bureau national.

Les trois questions que nous souhaitons aborder sont les suivantes. Premièrement, il s'agit de l'aspect confidentiel des contrats, notamment dans le contexte de la LTTMPM et de la LSTRMA. Deuxièmement, nous sommes très préoccupés, à Terre-Neuve, par l'annonce du gouvernement fédéral selon laquelle le tarif des wagons couverts sera éliminé à partir du 1^{er} juillet, ce qui ne laissera en vigueur que le tarif des conteneurs. Troisièmement, nous aborderons la question de la déréglementation du camionnage, sous l'angle de l'uniformité dans les provinces Maritimes.

À titre de représentants des provinces Atlantiques, nous tenons à souligner l'importance que revêtent pour notre région les modifications législatives proposées. En effet, dans une région où les expéditeurs sont à la merci d'une seule société de chemin de fer, il est essentiel de leur donner accès à d'autres modes de transport efficaces.

Notre division de l'AMC appuie résolument le projet de réforme, car elle estime qu'il est très important que la

[Texte]

we consider it important to have deregulation take place over a similar timeframe in all modes of transportation. To have deregulation of rail without concomitant changes in trucking would be extremely costly, inefficient, and we feel uncompetitive for Atlantic shippers. There must be alternate modes of transportation to keep the whole transportation industry competitive.

Therefore the general recommendation contained on page 4 of our brief, where the significance of the legislative package is discussed, is extremely important, particularly in this region where under *Freedom to Move* recommendations containing confidential contracting, comparative access provisions and branch-line abandonment for the maritime region, these have relatively little significance to Atlantic shippers without a highly competitive alternate mode of transportation. Therefore we submit, Mr. Chairman, that road and rail reforms must go hand in hand.

We reiterate what our national brief stated: that the timeframe which must be set for implementation and co-ordination of the legislation between the provinces and co-ordination of the legislation between the provinces and the federal government is also important. Equally important is the enactment of the new Railway Safety Act and the implementation of the new National Safety Code for trucking.

Coming to our first point on confidential contracting, Mr. Chairman, we see certain benefits of this provision, particularly to large shippers. However, there is concern that the small shipper, as is the case with most of Atlantic shippers, will not be able to avail himself of the same bargaining position as the large shipper, simply because of lack of volume. We emphasize this: that the compensatory aspect of the proposed legislation is very significant to shippers in this area.

However, our greatest concern is that confidential contracting not destroy the benefits of Atlantic shippers derived under the Atlantic Region Freight Assistance Act. In spite of all the briefing sessions we have attended, we are not totally convinced there is adequate protection at the moment under the proposed legislation as it exists, and we would like to see that entrenched in the legislation.

Mr. Chairman, we would like to refer to page 35 of the *Freedom to Move* framework for transportation reform in Canada, this brief of the government. Again, at the top of page 35, the federal government recognized the importance of the assistance program within and without the region. One objective of economic regulatory reform is to lighten the administrative burden regulation places on both the public and government. However, the effective administration of the ARFAA and MFRA subsidy

[Traduction]

déréglementation intervienne pour tous les modes de transport dans un contexte temporel relativement identique. Déréglementer les chemins de fer sans modifier le camionnage serait extrêmement coûteux, inefficace et non-compétitif pour les expéditeurs des provinces Atlantiques. Il importe de donner à ces derniers l'accès à d'autres modes de transport, pour assurer la compétitivité de toute cette industrie.

En conséquence, il est extrêmement important de retenir la recommandation générale qui figure à la page 4 de notre mémoire. En effet, dans notre région, où les recommandations du rapport *Aller sans entraves* concernant les contrats confidentiels, l'accès comparatif et l'abandon des voies secondaires dans les provinces Maritimes présenteront relativement peu d'intérêt pour les expéditeurs locaux s'ils ne peuvent se tourner vers d'autres modes de transport hautement compétitifs. Voilà pourquoi, monsieur le président, nous affirmons qu'il est impératif d'entreprendre en même temps la réforme du transport routier et du transport par chemin de fer.

Nous tenons à réitérer l'un des éléments de notre mémoire national, à savoir que l'échéancier de la réforme doit être établi pour assurer la mise en oeuvre et la coordination des nouvelles dispositions législatives entre toutes les provinces, et pour coordonner l'application de la réforme entre les provinces et le gouvernement fédéral. Il est également très important d'adopter rapidement la nouvelle Loi sur la sécurité des chemins de fer ainsi que le nouveau Code national de la sécurité du camionnage.

En ce qui concerne les contrats confidentiels, la disposition pertinente du projet de loi peut présenter certains avantages, notamment pour les grands expéditeurs. Nous craignons cependant que les petits, et la plupart des expéditeurs des provinces Atlantiques font partie de cette catégorie, ne pourront obtenir le même pouvoir de négociation que les autres, simplement parce que leur volume sera insuffisant. Pour les expéditeurs de la région, les tarifs compensatoires que proposent des normes envisagées sont très importants.

Cela dit, notre préoccupation la plus profonde au sujet des contrats confidentiels est que ceux-ci ne doivent pas détruire les avantages que peuvent tirer les expéditeurs des provinces Atlantiques de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Malgré toutes les séances d'information auxquelles nous avons participé, nous ne sommes pas totalement convaincus que le projet de loi nous assure une protection adéquate à ce sujet, et nous voudrions que ce principe soit clairement incorporé dans la loi.

Dans le rapport *Aller sans entraves*, consacré à la réforme des transports au Canada, le gouvernement fédéral reconnaissait l'importance des programmes d'aide aux transports à l'intérieur et à l'extérieur de la région. L'un des objectifs de la réforme des mécanismes de réglementation économique est d'alléger le fardeau administratif de la réglementation assumé aussi bien par le public que par l'État. Toutefois, la bonne administration de la LTTMPM et de la LSTRMA exige la production de

[Text]

programs necessitates the filing of tariffs pertaining to them. Furthermore, the proposed review of rail regulation in four years will require that a suitable base of information be developed. In this regard, Mr. Chairman, we hope there will be safeguards for the protection of that legislation.

The Chairman: Fine, Ms Weldon. Mr. Angus, I call upon you first.

Mr. Angus: I want to thank the witnesses for appearing before us. I found the comments very interesting, particularly in light of almost opposite ones made by your national body. They indicated to this committee they felt that small shippers would not be in danger, that they were efficient enough to compete. Clearly from your statement you suggested that perhaps some fragility is out there, which may make some of those small shippers vulnerable under the new the legislation. Perhaps you would like to elaborate on the difference of what I perceive to be your position, the position of shippers in Atlantic Canada, and the position of the national body.

• 1410

Ms Weldon: We do not differ from the position of our national body. We are merely stating a concern we have that there is a certain amount of fragility in this area, and we do believe our shippers are efficient enough to be able to use confidential contracts to their benefit. However, we tie it to compensatory rate setting in asking that this be strongly administered, and we really rely on it very heavily. We do not differ from our national office in this regard.

There is a certain amount of fragility, simply because we do not have the volume in this area. This is just a fact of life that has to be recognized; our national office has recognized it, particularly in their emphasis in the brief with regard to MFRA and ARFAA. This also recognizes the fragility of transportation in this area.

Mr. Angus: You did indicate in your oral presentation that you not sure there is adequate protection in the legislation for the small shipper.

Ms Weldon: That is only with regard to the Atlantic Region Freight Assistance Program. This is where our concern is.

Mr. Angus: Yet the National CMA wanted the bill passed as is, as fast as possible.

Ms Weldon: I do not believe that is the case. We do want the bill passed, but we want it with those assurances in it. I believe this was in our national brief as well.

Mr. Angus: Let me be clear. I am not arguing with you; I am arguing with the national body. Certainly in our

[Translation]

tarifs par les transporteurs. De plus, pour entreprendre une révision appropriée de la réglementation des transports par chemin de fer, dans quatre ans, il faudra avoir constitué d'ici là une base de données à l'avenant. Nous espérons par conséquent que le projet de loi contiendra des garanties à cet égard, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Weldon. Monsieur Angus, vous êtes le premier sur la liste.

M. Angus: Je remercie les témoins d'avoir pris le temps de venir témoigner devant notre Comité. Je trouve que leurs remarques sont très intéressantes, surtout à la lumière des commentaires presque complètement opposés qu'a formulés leur Association nationale. En effet, vos représentants nationaux nous ont déclaré que les petits expéditeurs ne seraient probablement pas mis en danger, car ils étaient suffisamment efficaces pour faire face à la concurrence. Il est clair que vous ne partagez pas cet avis, et que vous pensez que certains des petits expéditeurs risqueraient d'être vulnérables, suite à l'adoption de la nouvelle législation. Pourriez-vous nous donner des précisions sur cette apparente divergence d'opinions?

Mme Weldon: Il n'y a aucune différence entre notre avis et celui de notre association nationale. Notre position est simplement qu'il y a un certain degré de fragilité dans ce secteur, mais nous estimons que nos expéditeurs sont suffisamment efficaces pour pouvoir exploiter les contrats confidentiels à leur avantage. Cependant, nous relient cette question à celle des tarifs compensatoires, qui devra être administrée avec beaucoup de vigueur car nous y attachons beaucoup d'importance. Notre opinion n'est donc pas différente de celle de notre bureau national, à ce sujet.

Il y a un certain degré de fragilité dans ce secteur, car nous n'avons pas les volumes existant ailleurs. C'est là une réalité incontestable, et notre bureau national en a tenu compte dans son propre mémoire, notamment lorsqu'il a souligné l'importance de la LTTNPM et de la LSTRMA. Cela démontre la vulnérabilité des expéditeurs dans ce domaine.

M. Angus: Mais vous venez de dire que vous n'êtes pas sûrs que le projet de loi accorde une protection adéquate aux petits expéditeurs.

Mme Weldon: Mais seulement dans le contexte du programme des subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. C'est cela qui nous préoccupe.

M. Angus: Et pourtant, au niveau national, l'AMC voulait que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible, sous sa forme actuelle.

Mme Weldon: Cela n'est pas tout à fait vrai. Nous souhaitons que le projet de loi soit adopté, mais avec les garanties que nous réclamons. À mon avis, cette réserve figurait également dans notre mémoire national.

M. Angus: Soyons bien clairs à ce sujet. Je ne conteste pas votre avis, je conteste plutôt celui de votre organisme

[Texte]

view I do not think they concerned themselves to any degree with the small shipper, be it in Atlantic Canada, in the northern parts of the provinces, or in some parts of the Prairies and elsewhere.

Ms Weldon: In that regard, I would like to refer to page 5 of our brief, where our national office said:

Some of our members, particularly from Atlantic Canada, want to be assured that this provision does not hinder the implementation administration of the subsidies derived from the Atlantic Region Freight Assistance Act.

This is what we are discussing here, this is what we are reinforcing here, and that is the small shipper in general when compared to the larger shippers from Ontario and Quebec. That concern was expressed in Ottawa and it is being emphasized here.

Mr. Angus: Would you not agree, though, that there are small shippers elsewhere in Canada who did not have the benefits of the Atlantic Region Freight Assistance Act because of their geographic location? They are not part of the "golden horseshoe" or the other well-off areas of the country, but are out there at a great distance. Would you not agree that they are also fragile and do not have the same protection you perhaps have here?

Ms Weldon: In response to that, when Nova Scotia and Newfoundland joined Confederation, certain safeguards were guaranteed under the legislation. Those guarantees and safeguards are still in existence, and when I come to deal with a specific situation here in Newfoundland with regard to the agreement made with the federal government. . . That was the basis on which we came into Confederation; we did not come into it looking for a hand-out.

When Nova Scotia and Newfoundland joined, obviously their north-south trade routes were destroyed. They no longer were able to use them, and in order to entice those governments into Confederation, it was understood that there had to be some recompense for the extreme distances it was required to travel to get goods to market. As a result, those guarantees were put in place.

I therefore do not see any similarity between different areas of the provinces of Canada where those similar guarantees were not in place at the time we joined Confederation.

Mr. Angus: We are now changing the rules. Instead of a regulated system, whereby there is some built-in protection in terms of route protection or market protection to ensure stability in other parts of the country, I think you are saying that—and I am not objecting to the systems Atlantic Canada has. I think it is very, very

[Traduction]

national. En effet, je ne pense pas qu'il ait accordé suffisamment d'attention aux problèmes des petits expéditeurs, que ceux-ci se trouvent dans les provinces atlantiques, au nord des provinces, dans certaines parties des Prairies ou ailleurs.

Mme Weldon: Dans ce cas, j'attire votre propre attention sur la page 5 de notre mémoire national, où vous pourrez lire ce qui suit:

Certains de nos membres, notamment des provinces atlantiques, tiennent à avoir la garantie que cette disposition ne viendra aucunement entraver les mécanismes d'octroi des subventions au titre de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Cela prouve bien, comme nous venons de le rappeler, que nous nous préoccupons du sort des petits expéditeurs, par opposition aux grands expéditeurs de l'Ontario et du Québec. Ce problème a été soulevé à Ottawa, et nous avons tenu à y revenir aujourd'hui.

M. Angus: Ne pensez-vous pas cependant qu'il y a des petits expéditeurs ailleurs au Canada qui ne peuvent tirer aucun avantage de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, du fait de leur emplacement géographique? Ils ne se trouvent pas dans les parties riches de l'Ontario ou des autres provinces, mais plutôt dans des régions relativement éloignées. Ne pensez-vous pas qu'ils sont tout aussi fragiles que ceux des provinces atlantiques, alors qu'ils ne jouissent pas de la même protection?

Mme Weldon: Je répondrai à cette question en disant que, lorsque la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve sont entrées dans la Confédération, certaines garanties leur avaient été accordées, et elles n'ont toujours pas été abolies. En d'autres mots, une entente avait été passée avec le gouvernement fédéral prévoyant les dispositions de notre entrée dans la Confédération, et vous pouvez être sûrs que nous ne cherchions pas la charité.

Il est bien clair que le commerce nord-sud a été détruit en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, lorsque celles-ci sont entrées dans la Confédération. Il ne leur a plus été possible d'utiliser ces voies de commerce traditionnelles, et il était bien entendu que certaines indemnités leur seraient accordées en compensation des distances considérables qu'il leur faudrait franchir pour amener leurs produits sur les marchés. Voilà l'origine de ces garanties.

Je ne vois donc aucune similitude entre les garanties qui nous ont été accordées lorsque nous sommes entrés dans la Confédération et les difficultés auxquelles font face d'autres régions du Canada.

M. Angus: Nous sommes en train de changer la règle du jeu. Au lieu d'un système réglementé, qui accorde une protection inhérente à certaines régions du pays, en matière de protection des marchés ou de protection des trajets, nous allons arriver à un système déréglementé. Cela dit, sans vouloir critiquer aucunement les

[Text]

important and very necessary, because of the geographic nature and its location vis-à-vis the major markets of central Canada. But there are other parts of Canada that are in the same situation without the benefit of the Maritime Freight Rates Act.

• 1415

Ms Weldon: With regard to the other provinces, I am really not prepared to answer. We do have a further handicap in Nova Scotia and Newfoundland, because most of our people are captive to one rail. Our situation is considerably different from other provinces where they have highly competitive rail lines. They have very highly competitive truck transportation. We do not have any of that, and we were brought into Confederation under certain guaranties. With the greatest respect, I do not believe that the federal government can unilaterally ignore those understandings that were entered into. I believe this is part of the process for these hearings, that they will not be changed unilaterally without discussion with the provinces. I fully expect that these will be undertaken and continued, which leads me to my point on Newfoundland, with regard to the proposal to do away with the rail rate and to rely only on the container rate.

This is of great concern to our Newfoundland manufacturers, and we would like to really put this committee on notice that we will be continuing to protest that rail rate removal. We have no concern with the service. We are quite able to swing with whatever mode we have, but the fact is that the rail rate is eliminated, the lower rate, and that the higher rate is now imposed for container traffic.

We feel that this will have an increased cost of raw materials to Newfoundland manufacturers. It will also increase the cost to the consumers of finished products. It violates the guarantee provided under section 32 of the Terms of Union between Canada and Newfoundland, which was extended in 1949 and confirmed in 1952. It is our submission that the federal government cannot unilaterally remove that right and there are historic precedents for it. There are historical facts on which it was built and those have not changed.

We feel that if this rail rate is removed, it will affect the competitive nature of Newfoundland shippers, and we do believe this committee is looking at competitiveness under *Freedom to Move*. The fact that it leads to increased costs to consumers in manufactured products as well, as manufactured products shipped into Newfoundland, is of great significance not only to manufacturers but to consumers in Newfoundland.

[Translation]

mécanismes mis en place dans les provinces atlantiques. Je crois en effet que ces mécanismes sont très importants pour protéger cette région, étant donné sa situation par rapport aux principaux marchés du centre du Canada. Il y a cependant d'autres régions qui font face aux mêmes difficultés, mais sans bénéficier de la même protection.

Mme Weldon: Il ne m'est pas possible de répondre au nom des autres provinces. Je dois cependant ajouter que la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve font face à un autre handicap, dans la mesure où nous sommes à la merci d'une société de chemin de fer. Notre situation est donc très différente de celle des autres provinces, qui ont accès à des services de transport par chemin de fer et par camion extrêmement compétitifs. Pour nous, cela n'existe pas, et il faut signaler que certaines garanties nous avaient été offertes lorsque nous sommes entrés dans la Confédération. Laissez-moi donc vous dire, sans vouloir vous offenser, que je ne pense pas que le gouvernement fédéral puisse ignorer unilatéralement ses ententes du passé. J'estime d'ailleurs que c'est précisément pour garantir que ces ententes ne seront pas modifiées unilatéralement sans tenir compte de l'avis des provinces que votre Comité mène actuellement ces audiences. Je suis convaincue que les ententes du passé seront préservées, ce qui m'amène à ma question suivante, concernant le projet d'abandon des tarifs de wagons couverts pour s'en tenir uniquement aux tarifs de conteneurs.

C'est là une question qui inquiète profondément les manufacturiers de Terre-Neuve, et c'est pourquoi nous tenons à vous prévenir que nous allons continuer de nous opposer vigoureusement à cette initiative. Ce n'est pas la nature du service qui nous inquiète, car nous pouvons fort bien nous adopter à d'autres modes de transport, s'il y en a. Par contre, si on élimine le tarif ferroviaire minimum, tout le monde sera obligé de payer le tarif plus élevé qui est actuellement imposé pour les transports par conteneurs.

Le résultat de cette mesure est que les manufacturiers de Terre-Neuve devront payer plus cher leurs matières premières. D'autre part, cela augmentera également le prix des produits finis payé par le consommateur. Il s'agit en fin de compte d'une violation de la garantie établie par l'article 32 des Modalités d'union entre le Canada et Terre-Neuve, garantie qui avait été étendue en 1949 et confirmée en 1952. Nous affirmons que le gouvernement fédéral n'a pas le droit d'éliminer unilatéralement cette garantie, au mépris des précédents historiques. La garantie était fondée sur une réalité historique qui n'a pas changé.

Nous sommes convaincus que l'abandon de ce tarif de chemin de fer aura des effets négatifs sur la compétitivité des expéditeurs de Terre-Neuve. Or, la compétitivité est l'un des paramètres dont votre Comité doit tenir compte, si l'on en croit *Aller sans entraves*. Le fait que cette initiative aboutisse à une augmentation de coût des produits manufacturés vendus à Terre-Neuve ou expédiés dans la province est très important, non seulement pour

[Texte]

Mr. Angus: I have a final point, Mr. Chairman, just to make sure the witness is clear. I was not suggesting in any way the removal of that freight assistance to Newfoundland. If that seemed to be the suggestion, that was not what I intended.

Thank you very much, Mr. Chairman. I will not even ask for Mr. Tobin's time.

The Chairman: Good. You are certainly co-operating with the Chair. It is a very healthy atmosphere here in St. John's, Mr. Angus.

Do I see a questioner? Ms Weldon talked a little bit about Atlantic Canada, Newfoundland, and Nova Scotia and I wanted to throw in a couple of questions. Mr. Reid, I see you are becoming inquisitive.

Mr. Reid: That is right, Mr. Chairman, and I am not certain whether the witnesses before the table right now were present when the provincial officers, the Minister of Highways, the Minister of Transportation was present, and emphasized the necessity of a greater focus on economic regional disparity which exists in this great country of ours.

You people are in an extremely difficult position, because when we talk about competitive rates—I was rather happy to hear you say that there were some competitive advantages in the bill—you say that you are unable to take advantage of another captive shipper with one railway. You do not even have truck transportation to compete with that railway. You are caught in a bit of a bind.

• 1420

Generally, you have favoured the provisions in the bill by supporting the international organization submission regarding making railways and all modes of transportation more competitive. In relation to your single railway, have you considered at least one advantage, the final-offer arbitration, which can give you as a shipper some advantage by reason of this bill?

Ms Weldon: Yes, we have considered that. As you point out, there are advantages. We are not here to say anything different from our national office. We are here to indicate to you that, as you go across, our national brief has some regional impacts. Just like a shoe, not every size fits every foot, but that does not mean we are going to throw away the shoe. We think it ought to be tailored a little more appropriately for this Maritime area.

We think our manufacturers are able to compete. The only reason I expressed the concern about confidential

[Traduction]

les fabricants eux-mêmes, mais aussi pour les consommateurs.

M. Angus: Je voudrais apporter une dernière précision, monsieur le président. Dans mes questions, je ne voulais aucunement laisser entendre qu'il convenait d'abroger l'aide au transport des marchandises qui est actuellement octroyée à Terre-Neuve. Ce n'était pas du tout mon intention.

Merci beaucoup, monsieur le président. Je n'aurai même pas besoin de mordre sur le temps de M. Tobin.

Le président: Très bien. Vous faites preuve d'une excellente collaboration. L'atmosphère est très saine, à St. John's, monsieur Angus.

Si personne d'autre n'a de questions à poser? M. Weldon a parlé un peu de la région atlantique, de Terre Neuve et de la Nouvelle-Écosse, et je voulais poser certaines questions. Monsieur Reid, vous avez un air interrogateur.

M. Reid: C'est exact, monsieur le président. Je ne sais si nos témoins étaient présents lorsque des représentants du gouvernement provincial, notamment le ministre des Transports, sont venus souligner la nécessité d'accorder plus d'importance au problème des disparités économiques régionales.

Certes, j'ai été heureux de vous entendre dire que ce projet de loi pourrait avoir des effets positifs au niveau de la concurrence, mais il faut bien convenir que vous êtes dans une situation extrêmement difficile à cet égard, puisque vous êtes à la merci d'une seule société de chemin de fer. Si je comprends bien, vous n'avez même pas de société de camionnage qui puisse faire concurrence à cette société de chemin de fer. Vous êtes complètement captif.

Si je vous comprends bien, vous approuvez les dispositions générales du projet de loi et vous appuyez les remarques formulées par votre association nationale au sujet de la volonté du législateur de rendre les chemins de fer et tous les autres modes de transport plus compétitifs. Cela dit, pour ce qui concerne votre société ferroviaire unique, avez-vous envisagé l'avantage relatif que pourrait vous accorder le projet de loi par le mécanisme d'arbitrage de l'offre finale?

Mme Weldon: Oui, nous en avons tenu compte. Il est vrai que ce mécanisme peut présenter certains avantages. Notre position à cet égard n'est pas du tout différente de celle de notre bureau national. Notre objectif est simplement de souligner sur les aspects régionaux du problème. Dans un pays comme le nôtre, un programme national ne correspond peut-être pas exactement aux besoins de chaque région et c'est pourquoi nous recommandons d'y apporter certaines modifications mineures pour répondre aux besoins des provinces maritimes.

Je suis convaincue que nos manufacturiers sont compétitifs. Le seul problème que nous posent les contrats

[Text]

contracts for some of our smaller shippers was that, if there are heavy deals being made on the basis of volume in other areas, we wanted to be assured that compensatory rates are kept in mind. I believe the group before me—I am sorry I did not hear who they were—made that point and we agree with it.

• 1425

Mr. Reid: I have one other small point. Recognizing that the Chair is from Atlantic Canada and the Minister is from this great province, I feel certain the special concerns of Newfoundland will be given very serious consideration. I note the comment of Mr. Angus, who indicated you did say inadequate protection for small shippers was contained within the legislation, or words to that effect. I suppose there might be some difference between the approach of a larger shipper and that of a smaller shipper, but what do you suggest can be inserted in the legislation to protect what you call the Newfoundland smaller shipper? What can we include to protect him?

Ms Weldon: There are a number of things. I do not believe we have any direct submission with regard to wording that would be appropriate in the legislation as such. I think what is very important, as I mentioned at the outset, is that it be perceived to be and the recommendations are interpreted in such a way that rail is truly a competitive mode of transportation and compensatory rates be considered and enforced. We feel this is protection for the small shipper. My statement with regard to concerns that there is not sufficient assurance under the legislation as it exists was with regard to the particular aspect of MFRA and ARFAA. We have concerns there, which was what my comment was in relation to.

We do feel very strongly in Nova Scotia and Newfoundland we really have no other mode of rail transportation since we are captive to CN, if you would excuse the expression. No matter what the recommendations are for rail under Bill C-18, it is Bill C-19 that is so incredibly important to us. The trucking industry itself must be extremely competitive, so that if we do not get or are unable to get the rates under rail, we can turn to trucking to give us the best rate to get our goods to market, so we have the flexibility.

At the moment, we do not have the flexibility, because in Nova Scotia and I believe Newfoundland as well, although I speak specifically here about Nova Scotia, our trucking in general is almost held by two or three major trucking firms. They do not even have any equity in the province of Nova Scotia. They are essentially based in New Brunswick.

We do not really have the ability to wheel and deal for the best rates in Nova Scotia. We are looking for this federal initiative to make the trucking industry as

[Translation]

confidentiels est que nous voulons avoir la certitude qu'ils ne violeront pas les tarifs compensatoires, dans l'intérêt de nos petits expéditeurs qui n'ont pas le même volume de travail. Si je ne me trompe, les témoins qui nous ont précédés, dont je n'ai pas entendu le nom, ont présenté exactement le même argument, et nous partageons leur avis à ce sujet.

M. Reid: Je voudrais faire une brève remarque. Étant donné que le président vient des provinces Atlantiques, et que le ministre est originaire de votre grande province, je ne doute pas que les problèmes spécifiques de Terre-Neuve soient examinés avec beaucoup d'attention. Selon M. Angus, vous avez dit que le projet de loi n'accorde pas une protection adéquate aux petits expéditeurs. Évidemment, il peut y avoir une différence d'approche entre un petit expéditeur et un gros, et je voudrais vous demander ce que vous recommanderiez pour protéger adéquatement les petits expéditeurs de Terre-Neuve.

Mme Weldon: Il y a plusieurs choses à envisager à cet égard. Certes, nous n'avons pas d'article spécifique à vous proposer, mais comme je vous l'ai mentionné dès le départ, il nous paraît très important que l'on prenne conscience du problème, de façon à aboutir à un projet de loi qui garantisse que le chemin de fer sera vraiment un mode de transport compétitif et que les tarifs compensatoires seront appliqués. Voilà, à notre sens, la protection dont a besoin le petit expéditeur. Lorsque j'ai dit que la loi ne comportait pas de garantie suffisante, c'était dans le contexte particulier de la LTTMPM et de la LSTRMA.

Il est très important de tenir compte du fait que la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve n'ont accès à aucun autre mode de transport ferroviaire, puisque nous sommes captifs du CN, si on me permet d'utiliser cette expression. Donc, quelles que soient les dispositions du projet de loi C-18 en matière de chemin de fer, c'est le projet de loi C-19 qui revêt le plus d'importance pour nous. Il importe que l'industrie du camionnage soit extrêmement compétitive, de façon à ce que nous puissions avoir recours à elle pour transporter nos produits s'il nous est impossible d'obtenir des tarifs ferroviaires adéquats. Il est essentiel que nous puissions jouir de cette alternative.

Or, à l'heure actuelle, elle nous est interdite car, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, le secteur du camionnage est presque complètement détenu par deux ou trois sociétés importantes. J'en suis certaine pour la Nouvelle-Écosse, et je crois pouvoir dire la même chose pour Terre-Neuve. En plus, ces sociétés ne sont même pas établies dans nos provinces, elles ont leur siège social au Nouveau-Brunswick.

Cela signifie que nous n'avons pas vraiment la possibilité de négocier les meilleurs tarifs possibles en Nouvelle-Écosse. Nous sommes donc obligés de nous

[Texte]

competitive as possible, so that we have the ability to choose between competitive carriers, whether they are rail or trucking. This is very important to us, which is why we strongly recommend that it go hand in hand with rail. We cannot wait three years from 1988; it is just too long.

This is something that was emphasized nationally, but for us in this area it is even more important. We need a flexible trucking industry, and we hope the federal government will show the initiative. The provinces have been dragging their feet. We have no uniformity. We rely heavily on the federal initiative, which we hope will be given by this committee. We strongly support all of the recommendations made under Bill C-19.

• 1430

The Chairman: Ms Weldon, you are aware, presumably, that after a lot of work and preliminary work of officials that all ministers of transport and the federal Minister of Transport came up for the first time with an agreement on a safety code, which—

Mr. Angus: Agreement in principle.

The Chairman: Agreement in principle, okay. With an agreement, period. Let alone in principle—

Ms Weldon: Unique!

The Chairman: —with some of these federations. Frankly, this committee I think had a part to play in getting some of that thought through, so we appreciate your remarks. I call on Mr. Taylor, very quickly.

Mr. Taylor: I just want to make sure I understand. You are supporting the national brief of your association, but you want the regional section strengthened.

This morning the Hon. Ron Dawe dealt with regional development in a very effective way, I thought. He suggested that item 2 that the premiers had set out—item 1 is in the act and he thought number 2 should also go in the act. Number 2 says:

Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized.

That is really what you are saying, is it not?

Ms Weldon: Yes, we agree with that. We have made those submissions in Nova Scotia to a variety of committees, both provincial and federal. Yes, sir, I agree with that, and that is our position.

Mr. Taylor: Good. Thank you very much.

[Traduction]

tourner vers cette initiative fédérale pour nous assurer que l'industrie du camionnage sera aussi compétitif que possible, ce qui nous permettra de choisir entre les transporteurs compétitifs, aussi bien dans le secteur du chemin de fer que du camionnage. C'est là un facteur très important pour notre région, et c'est pourquoi nous insistons pour que la réforme intervienne en même temps dans les deux secteurs. Nous ne pourrions pas attendre trois ans à partir de 1988. Ce sera beaucoup trop long.

Cette recommandation vous a été présentée au niveau national, mais soyez certain qu'elle l'est avec encore plus de vigueur par nous. Nous avons besoin d'une industrie du camionnage souple, et nous espérons que le gouvernement fédéral y veillera. Nous ne pouvons attendre des provinces qu'elles agissent à cet égard, car leurs dispositifs ne sont pas uniformes et elles réagissent beaucoup trop lentement. Voilà pourquoi nous appuyons fermement toutes les recommandations relatives au projet de loi C-19.

Le président: Vous savez probablement, madame Weldon, qu'après bon nombre de rencontres préliminaires de hauts-fonctionnaires, les ministres provinciaux des transports et leur homologue fédéral sont parvenus pour la première fois à une entente sur un code de la sécurité. . .

M. Angus: Une entente de principe.

Le président: D'accord, une entente de principe. En fait, une entente, un point c'est tout.

Mme Weldon: C'est une première!

Le président: Et une entente avec certaines des fédérations concernées. Comme j'estime que notre comité a contribué à cette entente, je vous remercie de votre remarque. Je donne brièvement la parole à M. Taylor.

M. Taylor: Je voudrais m'assurer que je comprends bien ce que demandent les témoins. Vous appuyez le mémoire national de votre association, mais vous tenez à souligner l'importance de ces aspects régionaux.

Ce matin, l'honorable Ron Dawe a très bien abordé le problème du développement régional, à mon avis. En effet, il a dit que le premier objectif est déjà intégré et que le deuxième objectif retenu par les premiers ministres devrait également être intégré à la loi. Le voici:

La viabilité commerciale des liens de transport doit être équilibrée aux objectifs de développement économique régional, afin d'assurer le succès du potentiel économique de chaque région.

Vous dites bien la même chose, n'est-ce pas?

Mme Weldon: Oui, nous sommes d'accord avec cela. Nous avons présenté cette opinion à bon nombre de comités, aussi bien provinciaux que fédéraux, en Nouvelle-Écosse. Cela reflète donc bien notre position.

M. Taylor: Bien. Merci beaucoup.

[Text]

The Chairman: I am sure we are going to hear that again from the Ministers of Transport and I think a couple of the Premiers as we continue our Atlantic tour. Ms Weldon, I want to thank you and your colleagues for coming.

I guess I have just a thought as an Atlantic Canadian. We ran into this out west, and I understand your thought about commercial confidential contracts. But is there not another side of the coin? We ran into some smaller shippers in the west who were looking forward to confidential contracts because they, under the competitive access provisions, and you are quite right about Atlantic Canada, 80% and more are all captive shipper to one railway in Atlantic Canada.

Ms Weldon: That is right.

The Chairman: But some of these people, because of the competitive access provisions, were looking forward to confidential contracts so that a carrier might give a smaller shipper a discount price which the carrier could not afford to give to the large shipper because the large shipper, if he found out about it, well obviously would demand that. So some of the smaller shippers were really looking forward to the potential of that. Do you not think that is something that is potentially positive for our smaller shippers here in Atlantic Canada?

Ms Weldon: Indeed it is, Mr. Chairman. The reason I mentioned, and I do not want it to be blown out of proportion, the concern for certain confidential contracts was really a general concern. Generally our shippers, small as they may be compared with Ontario and Quebec, are quite confident that they can handle the confidential contract provisions here. That was really more of a cautionary statement than anything, and we do not intend to hang our hat on that one.

The Chairman: Okay.

Ms Weldon: We really relied on that more for the MFRA-ARFAA program. That is where the emphasis is. That is where we wanted to be protected.

The Chairman: I can certainly tell you about MFRA and the Atlantic Regional Freight Assistance Act, section 118, if it is not strong enough to help protect it, because that is still going to apply and, of course, those are not confidential, those are going to be filed, but anyway. We want to thank you very much for appearing today to emphasize the regional nature of a national brief that we had; it certainly helps the committee to have people on the spot give us their views. Thank you very, very much.

Ms Weldon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We now will call on the next witness, which is the Newfoundland and Labrador Federation of Labour. Appearing on its behalf, I believe, is its president, Mr. Parsons, and Ms Anne Power. Welcome. You have been sitting there patiently for several hours, I believe. Mr. Parsons, we have your brief, which has been

[Translation]

Le président: Je suis sûr que les ministres des Transports, voire même certains premiers ministres des provinces, nous reparleront de cette recommandation à mesure que nous poursuivrons nos audiences dans les provinces atlantiques. Madame Weldon, je vous remercie ainsi que vos collègues de votre témoignage.

Comme originaire des provinces atlantiques je voudrais aborder un dernier sujet. Je comprends bien ce que vous dites au sujet des contrats confidentiels, mais n'y a-t-il pas un revers à cette médaille? Dans les provinces de l'Ouest, certains petits expéditeurs se sont déclarés en faveur des contrats confidentiels. Évidemment, dans les provinces atlantiques, comme vous l'avez dit, 80 p. 100 des expéditeurs sont tributaires d'une seule société de chemins de fer.

Mme Weldon: C'est vrai.

Le président: Mais certains des petits expéditeurs de l'Ouest pensent que les contrats confidentiels leur permettront d'obtenir certaines réductions de la part des transporteurs, alors que ceux-ci ne pourraient manifestement pas les accorder à de gros expéditeurs qui les exigeraient s'ils savaient que de telles réductions étaient possibles. Donc, les petits expéditeurs voient d'un très bon oeil les dispositions relatives aux contrats confidentiels. Ne croyez-vous pas, vous aussi, que cela pourrait être positif pour les petits expéditeurs des provinces atlantiques?

Mme Weldon: Certainement, monsieur le président. Je ne voudrais pas que les problèmes que nous avons soulevés au sujet des contrats confidentiels soient interprétés de manière disproportionnée. Il est certain que nos petits expéditeurs, qui sont petits par rapport à ceux de l'Ontario et du Québec, s'estiment tout à fait capables de tirer avantage des contrats confidentiels. Les remarques que j'ai formulées à ce sujet représentaient plus une sorte de mise en garde de portée générale, et non pas une déclaration de principe.

Le président: Bien.

Mme Weldon: En fait, elles étaient plus spécifiquement reliées aux LTTMPM et LSTRMA. C'est cela que nous voulons protéger.

Le président: Évidemment, l'article 118 de la LSTRMA continuera toujours de s'appliquer, et vous devez bien savoir qu'il ne s'agit pas alors de tarifs confidentiels mais de tarifs qui doivent être publiés. Quoi qu'il en soit, nous tenons à vous remercier d'être venu témoigner devant notre comité aujourd'hui, et d'avoir surtout souligné les problèmes régionaux que peut poser le projet de loi. Ce témoignage des personnes directement impliquées aide beaucoup le comité. Nous vous en remercions.

Mme Weldon: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vais maintenant donner la parole à nos prochains témoins, qui sont des représentants de la Fédération des travailleurs de Terre-Neuve et du Labrador. Il s'agit de M. Parsons, président, et de M^{me} Anne Power. Je vous remercie de votre patience, car je crois comprendre que vous attendez depuis plusieurs heures.

[Texte]

circulated to members. Your brief is relatively short, but you know our format and if you could give us an oral overview then we will get into questions and answers.

• 1435

Mr. Angus: Mr. Chairman, before we start, perhaps we could welcome Mr. Clifford to Atlantic Canada.

The Chairman: I am not going to waste any time welcoming Mr. Clifford, who cannot even catch a plane to get here on time. I know. If everyone acted like Mr. Clifford, we would be very embarrassed. In other words, we would not be able to have a hearing. I am not happy. Mr. Parsons.

Mr. W.A. Parsons (President, Newfoundland and Labrador Federation of Labour): Thank you, Mr. Chairperson. We feel your frustration in Atlantic Canada from time to time with regard to your transportation difficulties.

I would first of all like to introduce Anne Power, who is also an executive vice-president of the Newfoundland and Labrador Federation of Labour. Mr. Chairman, I will be very brief.

The brief before you is I think consistent with the numerous briefs you have received from the trade union movement across Canada. We certainly welcome this opportunity to add our push to the wheel to emphasize our consistency. Maybe many times we are right and sometimes we are wrong, but whether we are right or wrong, we are usually consistent.

Mr. Reid: You are uniform.

Mr. Parsons: Uniform. We have one policy.

Mr. Chairman, as you recognize from our brief, the Newfoundland and Labrador Federation of Labour represents some 50,000 working men and women in Newfoundland and Labrador who are basically employed in the fishing, forestry, mining, construction, manufacturing and the service industries. These people live and travel throughout Newfoundland and Labrador. I do not have to emphasize to the members of this committee the geographical nature of this province itself. We are an island, we have a vast coastline, and we certainly share the concern of the great cost of servicing the sparsely populated areas of our province throughout Newfoundland and Labrador.

We are very much concerned that this bill, having regard to our geographical location, will in our view end the principle of cross-subsidization. Mr. Chairman, I do not have to explain to the members of this committee the cost of sending freight throughout the coast of Labrador and the coastline of the south coast of Newfoundland, and what it costs to service the interior of the province in

[Traduction]

Monsieur Parsons, votre mémoire a été distribué aux membres du comité. Je sais qu'il est assez bref, mais croyez-vous qu'il vous serait possible de nous le résumer brièvement, afin que nous puissions immédiatement passer aux questions?

M. Angus: Avant de commencer, monsieur le président, nous pourrions peut-être souhaiter la bienvenue à M. Clifford dans les provinces atlantiques.

Le président: Je ne vais pas perdre mon temps à souhaiter la bienvenue à M. Clifford, qui n'est même pas capable de prendre son avion à l'heure. Si tout le monde faisait comme M. Clifford, nous serions très gênés car nous ne pourrions même pas tenir d'audience. Je ne suis pas content. Monsieur Parsons.

M. W.A. Parsons (président de la Fédération des travailleurs de Terre-Neuve et du Labrador): Merci, monsieur le président. Laissez-moi vous dire que nous connaissons très bien les problèmes qui peuvent se poser en matière de transport dans les provinces Atlantique.

Je voudrais vous présenter Anne Power, vice-présidente exécutive de la Fédération. Monsieur le président, mes remarques préliminaires seront brèves.

Le mémoire que nous vous avons remis s'inscrit dans la ligne des nombreux mémoires qui vous ont été adressés par toutes sortes de syndicats, d'un bout à l'autre du pays. Nous vous sommes très reconnaissants de nous donner la possibilité de venir pousser dans le même sens que nos collègues. Certes, nous n'avons peut-être pas toujours raison, mais on ne pourra pas nous reprocher d'être incohérents.

M. Reid: Disons que vous êtes uniformes.

M. Parsons: Oui, dans la mesure où nous n'avons qu'une politique.

Comme nous l'indiquons dans notre mémoire, monsieur le président, la Fédération des travailleurs de Terre-Neuve et du Labrador représente environ 50,000 personnes de la région travaillant essentiellement dans les industries de la pêche, des forêts, des mines, de la construction, de la fabrication et des services. Il s'agit de personnes qui voyagent beaucoup à l'intérieur de leur province. En ce qui concerne les caractéristiques géographiques de la province, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'insister beaucoup pour vous les rappeler. Nous sommes une île, nous avons des côtes très longues, et nous sommes très conscients des coûts considérables qu'entraînent les services de transport pour les régions les moins peuplées de notre province.

Considérant nos caractéristiques géographiques, je dois vous dire que nous craignons que ce projet de loi n'aboutisse à l'abandon du principe de l'interfinancement. Je n'aurais pas besoin d'insister sur les coûts élevés que peut représenter le transport de marchandises du nord du Labrador jusqu'à la pointe sud de Terre-Neuve. De fait, les taux de fret sont un problème important pour toutes les

[Text]

respect to freight rates. I also do not have to explain to this committee the cost of air transportation to Atlantic Canada in some of the more remote, isolated areas of our province. As we all know, the principle of a national transportation policy is very much effective in supplying quality service to the areas that could very ill afford quality service, because of the principles and the requirements of cross-subsidization in the transportation industry.

We are also concerned that under the general purpose and preamble of clause 3 of Bill C-18 and in the circumference in the preamble for a general purpose, there is no mention of the 460,000 employees who work within the transportation industry in our country. It contains no provision for any continuing or continuity of the collective bargaining processes now in effect or any harmonious employer-employee relationships that are in effect. We believe this clause should be amended to include some kind of safeguard provision for at least the security, if you will, and the satisfaction of those who are now employed within the transportation industry.

• 1440

The third point of our brief is that we are very much concerned about the safety aspect of the entire transportation industry. I understand safety is very much a part of this code. I also know that in Canada we now have a new National Safety Code.

Mr. Benjamin: No, not yet.

Mr. Parsons: As he says, not yet, but I suppose we live in hope. I suppose the Conservatives have a majority, so there is no fear of it dying any place.

The Chairman: Mr. Parsons, you are doing very well. Do not get distracted by any eruptions or comments from members around the table; they will have a chance to ask their questions. Normally the chairman comes in only as an arbitrator and a refereee.

Mr. Parsons: Mr. Chairman, we are concerned that to have safety and health provisions within the industry, it always depends upon the industry being economically viable. In the small transportation sections that will emerge as a result of this deregulation, we are in fear that in many cases safety will be very much in jeopardy.

Mr. Chairman, I understand most Canadians are lured into accepting a policy and a bill on deregulation on the principle that there will be a decrease in fares. For you and other members of this committee who live in Atlantic Canada, we are now flying on DASH-7s with little or no service. Anybody who flies east of Montreal or has the opportunity to fly west of Montreal will certainly notice the decrease in service aboard the aircraft.

A person can now fly from St. John's to Halifax by a DASH-7 aircraft for the same price as you can fly on a

[Translation]

régions de la province. Je n'ai pas à insister non plus sur le coût du transport aérien dans certaines des régions les plus isolées de la province. Comme nous le savons tous, le principe fondamental d'une politique nationale des transports doit être d'assurer des services de qualité dans toutes les régions même les plus pauvres, et c'est ce qui justifie les mécanismes d'interfinancement appliqués dans l'industrie des transports.

Nous sommes également préoccupés par le fait que le préambule du projet de loi C-18, et l'énoncé de ses buts, à l'article 3, ne comportent aucune mention des 460,000 personnes qui travaillent dans l'industrie des transports au Canada. Le projet de loi ne contient aucune disposition garantissant la continuité des processus de négociations collectives essentielle au maintien de relations de travail harmonieuses. Nous estimons que cet article devrait être modifié pour inclure une sorte de clause de sauvegarde donnant au moins la sécurité voulue, à la satisfaction de ceux qui travaillent déjà dans l'industrie des transports.

Le troisième élément de notre mémoire est que nous tenons absolument à assurer la sécurité de toute notre industrie des transports. Je crois que cette question est un élément important du projet de loi, et je sais également que nous avons maintenant un nouveau Code national de la sécurité.

M. Benjamin: Non, pas encore.

M. Parsons: Mais nous pouvons espérer l'avoir bientôt. Puisque les Conservateurs ont encore la majorité, nous n'avons pas à craindre que le Code soit abandonné en cours de route.

Le président: Vous faites très bien, monsieur Parsons. Ne vous laissez pas distraire par les membres du Comité. Ils auront la chance de poser leurs questions. Normalement, le président n'intervient que comme arbitre.

M. Parsons: Nous tenons donc, monsieur le président, à garantir la sécurité de notre industrie, qui est d'ailleurs un facteur qui dépend toujours de sa viabilité économique. Or, nous craignons que la sécurité de l'industrie ne soit gravement remise en question par les petites sociétés de transport qui seront créées suite à la déréglementation.

Je crois comprendre, monsieur le président, que la plupart des Canadiens sont attirés par la déréglementation parce qu'on leur fait miroiter une diminution des tarifs. Par contre, vous savez bien, vous qui vivez dans les provinces atlantiques, que vous êtes obligés de venir ici avec des DASH-7, qui sont fort peu fréquents. Quiconque doit prendre l'avion pour aller à l'est de Montréal constate rapidement qu'il y a une baisse de services à bord l'avion considérable par rapport à ceux qui sont offerts à l'ouest de Montréal.

Aujourd'hui, une personne peut aller de St. John's à Halifax en DASH-7 au même prix qu'en Boeing 737. En

[Texte]

737. You get there four hours later at the same price. We are very leery about any decrease in the air fares. You may see a decrease in air fares from Toronto to Montreal, from Montreal to Winnipeg, Toronto to Vancouver, Ottawa to Montreal or Ottawa to Toronto, but we are very leery we will ever see any decrease in air fares east of Montreal or anywhere in Atlantic Canada. Basically, I think that is the meat you will find in our brief and about which we voice our concern to many other Canadians across Canada.

The Chairman: Mr. Parsons, I want to thank you for your brief and your very even presentation of the highlights of that brief. I am going to not take any more time, but will call on Mr. Ouellet and Mr. Angus to begin the questioning. Thank you.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank the Newfoundland and Labrador Federation of Labour for their presentation and ask them if they have made an evaluation of the consequence for the labour forces in this province of the passing of Bill C-18 and Bill C-19 without amendment. There is an indication of a number of employments being lost because of rationalizations of the operation in the rail industry and the trucking industry. Do you know if your organization has looked at hard figures in relation to Newfoundland?

Mr. Parsons: We have no actual statistical data, but we are aware there have been lay-offs in both the airline industry and the rail industry. At the moment, we have no precise handle on the trucking industry. We also know many employees who were once full-time are now part-time. We also know many employees who left the work force because of attrition, retirement, or whatever reason are now being replaced by part-time workers, some of them at the minimum-wage level of the province.

• 1445

Mr. Ouellet: I would like to know from you a little more about your support of the Canadian Transport Commission. I think in your presentation you feel the agency that will replace the CTC is inadequate. Too much authority is being vested in the Governor in Council or in the Minister himself, and in fact in guarantees of service and looking at the safety aspects, not to say the continuation of services in remote areas, the new agency really has no clout. Could you elaborate on the types of powers the CTC already has and you would like to see continued in the new agency?

Mr. Parsons: Certainly as I understand the CTC, the requirement of regulation is the maintenance of schedules, the transportation requirements as to the passenger requirements in the various periods of the seasons, air fares and freight rates, air cargo freight rates, and also, of course, the maintenance of certain standards: in-flight standards, passenger service, luggage standards. We understand now that will be very much non-existent.

[Traduction]

d'autres mots, elle peut arriver quatre heures plus tard, pour le même prix. Nous sommes donc très méfiants lorsqu'on nous parle de diminution des tarifs. Bien sûr, il y aura peut-être une diminution des tarifs entre Toronto et Montréal, Montréal et Winnipeg, Toronto et Vancouver, Ottawa et Montréal, ou Ottawa et Toronto, mais nous craignons qu'il n'y en aura jamais à l'est de Montréal ou dans la région atlantique. Voilà donc le thème fondamental de notre mémoire, qui correspond aux préoccupations que vous ont déjà communiquées bon nombre d'autres Canadiens.

Le président: Je vous remercie de votre mémoire, monsieur Parsons, et d'avoir bien voulu nous le résumer. Je donne immédiatement la parole à M. Ouellet, puis à M. Angus.

M. Ouellet: Je voudrais remercier la Fédération des travailleurs de Terre-Neuve et du Labrador de son témoignage, et demander aux témoins s'ils ont évalué les conséquences de l'adoption sans amendement des projets de loi C-18 et C-19, au niveau de la main-d'oeuvre. Et d'aucuns affirment qu'il y aura des pertes d'emploi, du fait de la rationalisation qui va intervenir dans le secteur du transport ferroviaire et du camionnage. Avez-vous étudié cette question en détail, pour ce qui concerne Terre-Neuve?

M. Parsons: Nous n'avons pas de statistiques précises, mais nous savons qu'il y a déjà eu des mises à pied dans l'industrie du transport aérien et dans celle du transport ferroviaire. En ce qui concerne le camionnage, nous n'avons pas de chiffres précis. Nous savons cependant également que bon nombre d'employés qui travaillent à temps plein sont maintenant obligés de travailler à temps partiel. Nous en connaissons beaucoup qui ont quitté la population active parce qu'ils arrivaient à l'âge de la retraite, ou pour d'autres raisons, et qui ont été remplacés par des travailleurs à temps partiel, dont certains touchent tout juste le salaire minimum établi pour la province.

M. Ouellet: Je voudrais avoir un peu plus de précisions sur votre opinion au sujet de la Commission canadienne des transports. En effet, dans votre mémoire, vous dites que l'office qui devrait la remplacer sera inadéquat, étant donné que trop de pouvoirs seront conférés au Gouverneur en conseil ou au ministre lui-même et qu'il n'aura aucun pouvoir effectif en matière de garanties de service et de sécurité, sans parler du maintien des services dans les régions éloignées. Pourriez-vous donc nous dire quels sont les pouvoirs actuels de la CCT qui devraient être transférés au nouvel office?

M. Parsons: Mon interprétation de la CCT est qu'il lui appartient de réglementer les horaires, la nature des services passagers selon les saisons, les tarifs de transport aérien, les taux de fret, ainsi que le respect de certaines normes, concernant par exemple les services en vol, le transfert des bagages, etc. D'après notre interprétation, l'office n'aura pratiquement aucune de ces responsabilités.

[Text]

Mr. Angus: I want to thank the Newfoundland and Labrador federation for appearing before us. I have a series of questions. First, what percentage of your members affiliated with the federation are directly or indirectly involved in the transportation industry?

Mr. Parsons: I would say around 15%.

Mr. Angus: One of the components in the bill is a demarcation line for air regulation-deregulation that separates out north and south. North of this line, which in this end of the world is the 50th parallel, there is some form of regulation. Below the line we are into, in effect, the major effects of this bill.

The Minister of Transport for Newfoundland this morning indicated he felt instead of a line that may be zigzagging all over the place, a definition in the bill to describe those kinds of communities that are fragile, that need some form of economic regulation for ease of entry, exit, fares, perhaps, etc., is more appropriate. How would you feel about that kind of proposal?

Mr. Parsons: I was not privy to his presentation, either before or during, but I would have to think, without having the full contents of his proposition, there are reasons why that very well should be the case.

Mr. Angus: If we stuck with a line, as opposed to a definition, and you had the chance to draw that line to say which part of Newfoundland should remain, at least on the air side, in a regulated environment, where would you draw it?

Mr. Parsons: At the gulf.

Mr. Angus: Well, Mr. Chairman, we will call it the gulf-Spadina line—and I will explain later.

Let me turn to safety. When the—

Mr. Parsons: I did not give you a smart answer.

Mr. Angus: I agree with your answer.

Mr. Parsons: I really think there are very legitimate reasons why it should be in the gulf.

Mr. Angus: When we had the St. John's and District Labour Council before us this morning, we talked about safety, and I advised them that at the St. John's Airport, much as at other airports across this country, we are seeing a hold-back on overtime, that in situations we are down to days where there is one person per truck, that there is no additional staff to perform any rescue efforts or any first-aid efforts in the case of an accident or even in the case of illness or injury at the terminal. Yet this government says that safety is its prime consideration and that safety will not be jeopardized by this act or any other act.

[Translation]

M. Angus: Après avoir remercié les témoins de la Fédération des travailleurs de Terre-Neuve et du Labrador, je voudrais leur poser quelques questions. Tout d'abord, quelle est la proportion de vos membres qui travaillent directement ou indirectement dans le secteur des transports?

M. Parsons: Environ 15 p. 100.

M. Angus: L'un des éléments du projet de loi consiste à établir une sorte de ligne de démarcation en matière de réglementation-déréglementation du transport aérien, au nord et au sud du 50^e parallèle. En d'autres mots, il y aura une certaine forme de réglementation au nord de cette limite, alors que c'est au sud que se manifesteront les effets les plus sensibles du projet de loi.

Ce matin, le ministre des Transports de Terre-Neuve nous a dit qu'au lieu d'établir une ligne de démarcation zigzaguant dans tous les sens, il serait préférable de définir dans le projet de loi les catégories de localités que l'on pourrait dire fragiles, et ayant donc besoin d'une certaine forme de réglementation économique en matière d'entrée ou de sortie d'entreprise dans le secteur des transports, de tarifs, etc. Qu'en pensez-vous?

M. Parsons: Bien que je n'aie pas pris connaissance de son témoignage, je dois dire qu'il existe certains arguments tout à fait valides en faveur de cette proposition.

M. Angus: Si nous devons tracer une ligne de démarcation, au lieu de définir les localités fragiles, où devrait-elle passer pour déterminer quelles régions de Terre-Neuve devraient conserver un mécanisme de réglementation, au moins pour le transport aérien?

M. Parsons: Au golfe.

M. Angus: Si je comprends bien, c'est la ligne de démarcation allant du golfe jusqu'à Spadina. Je vous expliquerai plus tard ce que j'entends par là.

Passons maintenant aux problèmes de sécurité. Lorsque...

M. Parsons: Ma réponse était très sérieuse.

M. Angus: Et je suis d'accord avec vous.

M. Parsons: Je crois vraiment qu'il y a des raisons tout à fait valables pour établir la ligne au golfe.

M. Angus: Nous avons entendu ce matin des représentants du Conseil des travailleurs de Saint-Jean et de la région environnante, qui nous ont parlé de problèmes de sécurité. Je leur ai dit à cette occasion qu'il y a actuellement à l'aéroport de Saint-Jean, comme dans beaucoup d'autres aéroports du pays, des problèmes d'employés qui refusent de faire des heures supplémentaires, ce qui signifie qu'il n'y a parfois qu'un seul employé par camion de sauvetage et qu'il n'y a pas d'autre personnel supplémentaire pour participer aux mesures de secours ou donner des premiers soins en cas d'accident d'avion, voire en cas de maladie ou de blessures à l'intérieur du terminal. Pourtant, le gouvernement affirme que la sécurité est son premier souci, et qu'il

[Texte]

[Traduction]

n'acceptera pas qu'elle soit compromise par cette réforme législative.

• 1450

Using that as an example, and perhaps others you may know of, would you suggest that the evidence indicates that while the government may be long on rhetoric they are short on cash when it comes to safety?

Mr. Parsons: I would have to agree with that. We are like a voice crying in the wilderness; we cry these statements practically on a daily basis.

I understand there are an additional 150 inspectors to enforce the safety code.

To me, in my experience in occupational safety and health, it is no better than employer-employee attitudes, and the federal government as well as the provincial government of this province seems to believe that safety and health are a minor concern.

Yes, I am concerned. I do a fair amount of flying personally, and I am very much concerned about the whole issue of safety and health at our airports. It is only when we get a disaster that this will really come to light, as it took the *Ocean Ranger* to lose 84 lives in order to bring occupational safety and health to a head offshore. I think the same thing will eventually happen in the transportation industry.

Mr. Angus: And we still have a confusion of jurisdictions between the Minister of Energy and the Minister of Transport on that one.

Mr. Parsons: Yes.

Mr. Angus: You mentioned in your overview the impact of commuter services, that more and more the DASH-8s and DASH-7s are serving communities. In Newfoundland, what does that mean for access by handicapped citizens, medivacs—the medical evacuations—from those communities that used to be serviced by jets and are now just serviced by very small commuter planes?

Mr. Parsons: I suppose if you look at the access to and from the commuter aircraft basically by going outdoors and going on the aircraft, the access for handicapped people leaves much to be desired, although I see handicapped people travelling on these aircraft.

Mr. Angus: I am thinking in particular of people confined to wheelchairs.

Mr. Parsons: It is a very awkward situation. You see them hoisted aboard on a forklift or some kind of a container that gets them up to the level of the doorway. They do not have the ramp access, as do other, larger aircraft.

My only comment about commuter airlines is that currently they have basically new aircraft. I cannot see how in hell aircraft leaving St. John's or Halifax within

Considérant cet exemple, croyez-vous que le gouvernement ne fait pas grand-chose en matière de sécurité, même si ses discours à ce sujet sont fort impressionnants?

M. Parsons: Je suis obligé d'être d'accord avec vous là-dessus. Nos réclamations à ce sujet, que nous formulons pratiquement tous les jours, ne semblent trouver aucun écho de ce côté.

Je crois savoir qu'il y a 150 inspecteurs supplémentaires pour assurer le respect du Code de sécurité.

À mon sens, rien ne saurait remplacer de bonnes relations employeur/employé pour assurer la sécurité et la santé au travail, et j'ai bien le sentiment que le gouvernement fédéral, tout comme notre gouvernement provincial, estime que la santé et la sécurité ne sont que des problèmes mineurs.

Cela est fort préoccupant. Je me déplace souvent en avion, et je dois vous dire que cette question de santé et de sécurité dans nos aéroports ne laisse de m'inquiéter. C'est seulement lorsqu'il y a une catastrophe qu'on semble réaliser l'importance du problème, et il a fallu les 84 morts de l'*Ocean Ranger* pour que les questions de santé et de sécurité passent au premier plan des préoccupations sur les plates-formes en haute mer. Je crains que la même chose ne se produise dans le secteur des transports.

M. Angus: Et il y a toujours chevauchement de compétences entre le ministre de l'Énergie et le ministre des Transports, à ce sujet.

M. Parsons: Oui.

M. Angus: Vous avez déclaré tout à l'heure, au sujet des services d'intérêt local, que les services sont de plus en plus assurés par des DASH-8 et des DASH-7. À Terre-Neuve, le remplacement des appareils à réaction par de très petits appareils à court rayon d'action posent-ils des problèmes aux personnes handicapées, ou aux personnes devant être évacuées pour des raisons médicales, par exemple?

M. Parsons: Il suffit de jeter un coup d'oeil sur ces appareils pour constater qu'ils sont d'un accès bien difficile pour les personnes handicapées, même s'il est vrai que j'en vois parfois lorsque je les utilise moi-même.

M. Angus: Je pense ici aux personnes qui doivent utiliser des chaises roulantes.

M. Parsons: Il leur est très difficile d'avoir accès à ces avions. En fait, on voit parfois qu'il faut utiliser des chariots élévateurs pour leur donner accès aux portes des appareils. En effet, ceux-ci n'ont pas de rampes d'accès, à la différence des grands avions.

Mon seul commentaire au sujet des lignes d'intérêt local est qu'elles sont actuellement trop nombreuses. Vous voyez actuellement des appareils qui partent l'un à 8

[Text]

five minutes of each other—one leaves at 8 a.m., the other leaves at 8.05 a.m.—going to the same location with six passengers each are going to survive. One of these commuter companies is not going to survive. It is a matter of who is going to eat who first. I believe that is another aspect, of course, and I talk in my brief about the fact that Air Nova is owned 49% by Air Canada. They regulate the air fares. They do the loading and the unloading of the aircraft. So they pretty well have that under their hook. Air Atlantic is in a little different boat. It is certainly partly owned by CAI now, I suppose.

Let me tell you a personal experience I had that concerns me and I think should concern everybody. I recently was returning from Ottawa and had to drop into another city, Charlottetown, and it was on a Sunday. On Sunday, I wanted to get to St. John's as soon as possible. I had a CP Air ticket, a through ticket from St. John's to Ottawa, which went from Ottawa to Charlottetown to St. John's.

• 1455

When I asked how I could get to St. John's at the earliest possible time, I found out that the only flight that would get me out of Charlottetown without a five-hour wait at Halifax airport was an Air Nova flight from Charlottetown to Halifax. The clerk told me I needed \$68 extra because I was not doing a through fare on Air Nova from Charlottetown to St. John's. I was only going to Halifax and I was changing airlines, so I would have to pay \$68. I thought for a minute and I asked what it would cost me to get to Halifax and they said it would not cost me anything because my ticket was fine. So I got aboard Air Nova to Halifax, went up to CP, gave them the other ticket and came home.

Now, I do not know what really that is all about, but had that person not been a little wiser, it would have ended up costing \$68, and that is part of our deregulation system. They are providing commuter service which is not convenient and which costs the consumer additional dollars. I can name you several instances where that has happened to me in this last three or four months.

An hon. member: It is called competition.

The Chairman: Mr. Parsons, I want to thank you for your presentation. I must say that your human story pays a compliment to you, your individuality and your independence. I also recommend to members that quote on page four from the Economic Council report, which I have read before. It definitely describes the tremendous paradoxes of this very beautiful province. I want to thank you for your frankness in saying at the outset that your brief follows a lot of the other briefs of some of the federations we have heard across the country. You do not want any amendments, but you do want the bill killed and you would like to have a royal commission on transportation.

[Translation]

heures du matin, l'autre à 8h05, avec six passagers chacun, pour se rendre dans la même localité. Comment pourront-ils survivre? L'une des deux sociétés est appelée à disparaître. La seule question est de savoir laquelle dévorera l'autre. Cela m'amène d'ailleurs à un autre aspect du problème, que j'aborde dans mon mémoire lorsque je rappelle que la société *Air Nova* appartient à 49 p. 100 à Air Canada. Donc, c'est Air Canada qui établit les tarifs et qui s'occupe de la gestion des appareils. Air Atlantique est dans une situation un peu différente, et je suppose qu'elle appartient maintenant en partie à CAI.

Je vais d'ailleurs vous relater une expérience personnelle qui va bien vous montrer pourquoi tout cela me préoccupe, et devrait préoccuper tout le monde. Je rentrais récemment d'Ottawa, un dimanche, et j'ai dû faire un arrêt à Charlottetown. Évidemment, je voulais arriver à Saint-Jean le plus rapidement possible. J'avais donc acheté un billet de CP Air pour le trajet de Saint-Jean à Ottawa, avec escale à Charlottetown.

Lorsque j'ai demandé comment je pourrais arriver le plus vite possible à Saint-Jean, j'ai constaté que le seul vol qui me permettait de quitter Charlottetown sans faire une escale de cinq heures à l'aéroport de Halifax était un vol de Air Nova, Charlottetown-Halifax. Cependant, ce vol m'obligeait à payer 68\$ de plus, car je n'allais pas faire le trajet directement de Charlottetown à Saint-Jean avec la société Air Nova. Comme je devais simplement changer d'avion à Halifax, on me demandait 68\$ de plus. J'ai donc demandé combien me coûterait le trajet jusqu'à Halifax et on m'a dit que ça ne me coûterait rien de plus. J'ai donc pris l'avion d'Air Nova et, en arrivant à Halifax, je suis allé au bureau du CP, j'ai rendu mon autre billet et je suis rentré chez moi.

Évidemment, si l'autre personne avait fait un peu plus attention, j'aurais dû payer 68\$ de plus et c'est là une conséquence directe de la déréglementation. Je veux dire par là qu'on nous donne des services d'intérêt local qui ne sont pas pratiques et qui coûtent plus cher. Et je pourrais vous donner d'autres cas semblables auxquels j'ai dû faire face durant les trois ou quatre derniers mois.

Une voix: Ça s'appelle la concurrence.

Le président: Monsieur Parsons, je voudrais vous remercier de votre témoignage. Je dois dire que l'exemple que vous venez de relater témoigne clairement de votre esprit d'initiative et de votre indépendance. Je voudrais également recommander à tout le monde la citation qui se trouve à la quatrième page du rapport du Conseil économique, que j'ai déjà lue plus tôt. J'estime qu'elle décrit très bien les paradoxes extraordinaires de cette très belle province. Je vous remercie également de votre franchise, puisque vous nous avez dit dès le départ que votre témoignage s'inscrirait dans la même ligne que ceux des autres syndicats. Si je comprends bien, vous ne réclamez pas de modification au projet de loi; vous voulez simplement qu'il soit abandonné et que l'on mette en place une commission royale sur les transports.

[Texte]

Mr. Parsons: Yes, that summarizes it. Thank you.

The Chairman: I would like to call the next witness, the Deer Lake Chamber of Commerce and Dr. Bloom, its chairman.

Mr. Benjamin: A point of order. I think now might be an appropriate occasion to decide whether we could re-invite Professor Thayer and make time for him on Thursday in Montreal, since he will come at his own expense.

The Chairman: Expense is not the problem.

Mr. Benjamin: I know, it is the matter of the time. In the course of my conversations with three other members of the committee, it is our view that we could probably work him in either at noon hour or sit an extra half an hour on Thursday.

The Chairman: Since you brought this up this morning, one member already has two other witnesses that he would like to see in Montreal.

Mr. Benjamin: Fine. Let us sit on Friday afternoon.

The Chairman: It is not fine. Anyway, I am in the hands of the committee, which made a resolution 10 days ago about Professor Thayer and a letter of apology has gone to him. In Parliament you usually do not rehash what you have already decided. I have Mr. Ouellet and then Mr. Gray.

Mr. Ouellet: I certainly have no objections to hearing this gentleman or any other witnesses who would like to appear on Friday. I do not think it is reasonable to bring this gentleman at lunchtime. We have CALPA at 11.30 and we are resuming at 1.30 with Canadian National. I do not think it will be to the credit of our committee to even listen to this gentleman at 8 o'clock at night, after such a day on Thursday. But if it is in agreement with other members of the committee, I have no objection to sit longer on Friday. We only have the morning agenda, and if more witnesses could be accommodated on Friday, I have no objection.

• 1500

The Chairman: The Chair and the committee have tried to establish that Friday noon members can get to go where they want to go.

I have Mr. Gray, Mr. Layton, and Mr. Angus. But I must say, I really do not like this business being discussed when we have witnesses still waiting. I am very irritated.

Mr. Benjamin: I discussed this with you beforehand, and you said you would raise it in committee between witnesses, which is exactly what I did.

The Chairman: It is raised.

[Traduction]

M. Parsons: Oui, cela résume bien notre position. Merci.

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Bloom, président de la Chambre de commerce de Deer Lake.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Peut-être pourrions-nous décider maintenant s'il faudrait réinviter le professeur Thayer, pour l'accueillir jeudi à Montréal, puisqu'il viendra à ses frais?

Le président: Ses frais ne posent pas de problèmes.

M. Benjamin: Je sais, c'est plutôt une question de temps. J'en ai discuté avec trois autres membres du Comité et notre sentiment est que nous pourrions probablement l'accueillir à 12 heures, ou prolonger la séance de jeudi d'une demi-heure.

Le président: Puisque vous venez de soulever ce problème, je dois dire qu'un autre membre du Comité souhaite également accueillir deux autres témoins à Montréal.

M. Benjamin: Très bien. Nous n'avons qu'à siéger vendredi après-midi.

Le président: Non, ce n'est pas très bien. Quoi qu'il en soit, il vous appartient d'en décider. Je vous rappelle simplement que vous avez adopté une résolution il y a 10 jours au sujet du professeur Thayer, et que nous lui avons déjà adressé une lettre d'excuses. En règle générale, au Parlement, on ne revient pas sur des choses qui ont déjà été décidées. Je donne la parole à M. Ouellet, puis à M. Gray.

M. Ouellet: Je n'ai certainement aucune objection à entendre ce témoin, ou d'autres, lors de la séance de vendredi. Je ne pense pas qu'il soit raisonnable de convoquer ce témoin durant l'heure du déjeuner. Nous aurons déjà l'ACPLA à 11h30, et nous reprendrons à 13h30 avec le CN. En outre, je ne pense pas que nous puissions même envisager de le convoquer à 8 heures du soir, après la journée très chargée de jeudi. Par contre, si les autres membres du Comité sont d'accord, je suis tout à fait prêt à siéger plus longtemps vendredi, puisque nous n'avons pour l'instant prévu de témoins que durant la matinée.

Le président: Le président et les membres du Comité ont déjà essayé d'établir le principe que chacun pourra aller où bon lui semble vendredi après-midi.

Avant de donner la parole à M. Gray, M. Layton et M. Angus, je dois dire que je n'apprécie pas tellement que l'on entreprenne ce genre de discussion alors que nous avons des témoins qui attendent. Je suis très irrité.

M. Benjamin: Je vous en ai parlé plutôt et vous m'avez dit que je pourrais soulever le problème devant le Comité, entre deux témoins. C'est précisément ce que je viens de faire.

Le président: Vous l'avez soulevé.

[Text]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I think I believed that after I had moved in Ottawa a motion dealing with the situation, when we came to Newfoundland we would listen to Newfoundland witnesses and not do our agenda shopping from Montreal. Being the good Quebecer that I am, I think we are here to listen to the Newfoundlanders and we should proceed with the meeting.

The Chairman: Mr. Layton, then Mr. Angus. I am going to have five more minutes on this at the most and then we are going to make a decision.

Mr. Layton: Prior to coming down to Newfoundland yesterday, I learned that a number of the workers from Montreal in the transport industry who are active in the riding I represent were not on our list for Montreal on Friday morning. There are 4,000 of them who work in and around the transportation industry with the airline side, and they would like very much to have a 15-minute or half-hour window. I would like to give them word that we will try to fit them in.

Mr. Angus: It was my understanding that the committee had agreed that CN and CP would not appear before us in Montreal, that they would appear before us the following week in Ottawa. I was quite surprised to see them on the list. I think it is appropriate that we hear from as many others as we can, but those would be the two bodies that could be easily relocated to Ottawa.

The Chairman: You are quite right in part. There was never a decision; we were going to explore. After all, the head offices of both railways are in Montreal. It is more convenient for everybody. Also, on April 7 the President of the United States is in Ottawa, and that is going to affect some members and some deliberations, believe it or not. On April 7 the Minister has been slated to appear before the committee to present whatever amendments he can present. So quite frankly, all the cogent rationality is for the railways in Montreal. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: I have no big hang-up, but if it were to be done, I think it should be done during the morning session at the expense of questions. That is my only hang-up.

• 1505

Mr. Taylor: Mr. Chairman, we sat practically the whole day on Thursday listening to outside witnesses. If we have any time, let us listen to Canadians. This is Canada, not the U.S.A. We have heard enough U.S.A. professionals, as far as I am concerned.

The Chairman: There is a motion the committee has made about the appearance of Professor Thayer, an expert from the United States. That motion still stands unless there is another motion so that we can dispose of this and deal with it.

[Translation]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Étant donné que j'avais proposé une motion à Ottawa pour résoudre le problème, j'avais le sentiment qu'en arrivant à Terre-Neuve nous pourrions entendre les témoins de Terre-Neuve, et ne pas commencer à réorganiser notre programme de Montréal. À mon avis, nous sommes ici pour écouter les gens de Terre-Neuve et c'est ce que nous devrions faire tout de suite.

Le président: Monsieur Layton, puis monsieur Angus. J'accepterais que cette discussion se poursuive pendant cinq minutes au maximum, après quoi nous prendrons une décision.

M. Layton: Avant d'arriver à Terre-Neuve, hier, j'ai appris qu'un certain nombre de personnes de Montréal qui travaillent dans le secteur des transports et qui sont actives dans la circonscription que je représente ne figuraient pas sur notre liste de témoins pour vendredi matin. Je dois dire qu'il y en a environ 4,000 qui travaillent dans le secteur du transport aérien, et ils aimeraient que nous leur accordions au moins 15 à 30 minutes. Je voudrais donc vous prévenir que nous devrions essayer de les entendre.

M. Angus: Je croyais avoir compris que nous nous étions entendus pour que le CN et le CP ne viennent pas témoigner devant notre Comité à Montréal mais plutôt à Ottawa, la semaine suivante. J'étais très surpris de les voir sur la liste. À mon avis, nous devrions faire tous les efforts possibles pour entendre d'autres témoins que ceux-là, qui n'auront aucune difficulté à venir à Ottawa.

Le président: Vous avez partiellement raison. Nous n'avons pas pris de décision à ce sujet, nous allions simplement examiner le problème. Après tout, ces deux sociétés ont leur siège social à Montréal, et il serait donc plus pratique pour tout le monde de les entendre dans cette ville. D'autre part, le Président des États-Unis se trouvera à Ottawa le 7 avril, et cela, croyez-le ou non, risque de modifier passablement le programme de certains d'entre nous. Nous avons également prévu que le ministre vienne nous présenter ses amendements le 7 avril. Il serait donc tout à fait logique que les sociétés de chemins de fer puissent témoigner à Montréal. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Mon seul problème au sujet de tout cela, c'est que ces nouveaux témoins devraient comparaître durant la matinée, ce qui réduira le temps que nous pourrions consacrer aux questions.

M. Taylor: Monsieur le président, nous avons consacré la quasi totalité de la journée de jeudi à entendre des témoins étrangers. Si nous avons le temps, nous pourrions peut-être entendre des Canadiens. Nous sommes au Canada, pas aux États-Unis, et j'estime que nous avons entendu suffisamment de spécialistes américains.

Le président: Le Comité a adopté une motion au sujet de la comparution du professeur Thayer, expert américain. Cette motion est toujours valide, tant que nous n'en aurons pas adopté une autre.

[Texte]

Mr. Ouellet: Why do we not amend it to include—

Mr. Layton: I do not want my motion to be an amendment. I simply want the committee to realize that there are a number of Montrealers, Canadians, who want to appear before this committee when we get back to Montreal. I think there is approval for that. I do not know if there is approval for the other, so I do not propose to link them.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would like to suggest, sir, that we forgo this and that the Chair call a meeting of the committee in camera and we will deal with this.

The Chairman: We have already had discussion on it. Unless there is a motion presented, we have made a determination on Professor Thayer, and that is where it will stand.

Because I mentioned to Mr. Benjamin that there was a motion, it had to be brought up before the full committee. It has been brought up before the whole committee and it is a change of the committee, if that is what the committee so wishes. There is no motion at the moment.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I will move that Mr. Thayer be invited and we fit him in somewhere in the Montreal schedule.

Motion agreed to.

Mr. Layton: Mr. Chairman, I now make the motion that we make room in Montreal for the group that represents the airport workers.

Mr. Ouellet: Which group are you talking about?

Mr. Layton: They are the Union of Airline Workers at Montreal International Airport, which includes Dorval and Mirabel, 4,000 of them. Their president, who would like to come before us, is Mr. Cyr, and Ian Peck, both of whom have approached me asking that privilege.

The Chairman: This is the first time we have discussed this.

Mr. Layton: Yes.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Clerk, would you try to fit them in sometime on Friday morning, even earlier? I wonder if the vice-chairman would take over, because I have to check out. The next and last witness is the Atlantic Provinces Trucking Association. Dr. Bloom, welcome from Deer Lake. You have your brief, which has been circulated. If you can give us sort of an overview. . .

Dr. A.M. Bloom (Chairman, Deer Lake Chamber of Commerce, Transportation Committee): Thank you, Mr. Chairman. I will get right along then. This brief is being

[Traduction]

M. Ouellet: Pourquoi ne pas la modifier pour y inclure. . .

M. Layton: Je ne veux pas que ma motion soit considérée comme un amendement. Je veux simplement que le Comité réalise qu'il y a un certain nombre de Canadiens et de Montréalais, qui souhaitent venir témoigner lors de notre passage à Montréal. Je crois que personne ne le conteste, mais je ne sais pas si tous les membres du Comité sont d'accord au sujet de l'autre témoin. Donc, je ne veux pas relier ces deux aspects.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Puis-je recommander que nous cessions cette discussion, monsieur le président, et que vous convoquiez plus tard une réunion à huis clos, pour que nous puissions décider.

Le président: Nous en avons discuté. A moins que quelqu'un ne propose de motion au sujet du professeur Thayer, la question est réglée.

Comme j'avais mentionné à M. Benjamin qu'il y avait eu une motion, je lui avais dit de soulever le problème devant le Comité. C'est ce qu'il a fait, et personne n'a jusqu'à présent proposé une motion pour modifier le programme du Comité.

M. Angus: Monsieur le président, je propose que l'on invite M. Thayer pour qu'il vienne comparaître devant nous à Montréal.

La motion est acceptée.

M. Layton: Monsieur le président, je propose maintenant une motion pour que nous entendions à Montréal le groupe qui représente les travailleurs des aéroports.

M. Ouellet: De quel groupe parlez-vous?

M. Layton: Il s'agit du Syndicat des travailleurs des lignes aériennes qui représente 4,000 employés de l'aéroport international de Montréal, lequel englobe Dorval et Mirabel. Son président, M. Cyr, et M. Ian Peck m'ont tous deux demandé s'ils pourraient venir témoigner.

Le président: C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. Layton: Oui.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur le greffier, pourriez-vous voir s'il nous serait possible de les entendre vendredi matin, voire plus tôt? Le vice-président pourrait-il me remplacer un instant, car je dois vérifier quelque chose. Les derniers témoins sont des membres de l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique. M. Bloom, de la Chambre de commerce de Deer Lake, je vous donne la parole. Comme nous avons reçu votre mémoire, peut-être pourriez-vous simplement le résumer?

M. A.M. Bloom (président, Chambre de commerce de Deer Lake, Comité des transports): Merci, monsieur le président. Ce mémoire, qui vous est présenté par la

[Text]

presented by the Deer Lake Chamber of Commerce as a follow-up to our brief to the committee in response to the *Freedom to Move* position paper. It will outline our remaining areas of concern, recommend specific amendments to Bill C-18, report on the effects of reduced regulation on the local economy, and comment on the process of Parliament that has brought us to this stage.

Deer Lake is a small town in western Newfoundland with a population of 4,200. It is situated at the hub of the Trans-Canada Highway on the provincial highway system, has the only passenger rail service remaining in the province, and an airport that served more than 110,000 passengers last year. Our economy was mostly forest-based, but we are now trying to diversify into the service and tourism sectors, the airport being a very important factor in this process.

We have had to cope with a transportation system that is inefficient, expensive, non-competitive, and inferior to that which is available to the majority of the rest of the country. Without vast improvements in the transportation system available to us, there is little chance for us to fuel our recovery from the depressed economy we are currently experiencing.

Our comments will be limited to our major areas of concern and those matters with which we are familiar and are competent to address. The first is air transportation. Should market forces make it uneconomic for a carrier to provide an adequate level of service to our airport, or any other airport, how well are we protected by this bill? While clause 85 of Bill C-18 does allow for financial assistance to be granted in such circumstances, there is no indication of a timeframe in which this takes place. Since it is necessary for the Minister to make a determination of need and put the contract out to tender, it is quite possible that an essential service can be discontinued pending this process, since the bill only allows for a maximum of 60 days before abandonment. Thus we would like to see the bill amended to forestall this problem.

• 1510

We suggest it be established at the time of issue of a licence whether any of the destinations served would qualify under clause 85. If so, what constitutes a minimum level of service should also be established. In order to facilitate this process, paragraph 72(2)(b) should be amended to allow an intervention, which does not necessarily oppose an application, as does an objection, to require the licence to be issued under subclause 72(2). This would allow terms and conditions to be applied to the licence under subclause 72(4). One such condition would be what constitutes the minimum level of service which was established as a result of the intervention. These terms should be subject to periodic review, and they

[Translation]

Chambre de commerce de Deer Lake, fait suite au mémoire que nous vous avons adressé en réponse au Livre blanc *Aller sans entraves*. Il est destiné à faire le point sur les autres problèmes qui nous préoccupent, à recommander les modifications au projet de loi C-18, à faire rapport sur les conséquences pour l'économie locale de la diminution de la réglementation, et à faire quelques commentaires sur le processus parlementaire qui nous a amenés là où nous en sommes aujourd'hui.

Deer Lake est une petite localité de 4,200 habitants à l'ouest de Terre-Neuve. Elle se situe au carrefour de la Transcanadienne et du réseau routier provincial; elle a le seul service de transport de passagers par chemins de fer restant dans la province, et un aéroport qui a desservi plus de 110,000 passagers l'an dernier. Son activité économique principale est la forêt, mais elle tente maintenant de se diversifier dans les secteurs des services et du tourisme, et son aéroport est donc un élément très important à cet égard.

Nous sommes obligés de faire avec un réseau de transport peu efficient, coûteux, non compétitif et inférieur à ceux dont disposent la majorité des autres collectivités du pays. Tant que l'on n'y aura pas apporté d'améliorations importantes, il ne pourra pas être le moteur de la relance qui nous permettrait de sortir de la dépression économique que nous connaissons actuellement.

Au cours de ces remarques préliminaires, je n'aborderai que les questions qui nous préoccupent le plus et celles au sujet desquelles nous avons le sentiment d'être suffisamment compétents. La première concerne le transport aérien. Si le jeu des forces du marché fait qu'il n'est plus rentable pour un transporteur de desservir adéquatement notre aéroport, en quoi le projet de loi nous protégera-t-il? Certes, l'article 85 du projet de loi C-18 prévoit l'octroi d'une aide financière dans de telles circonstances, mais sans fixer d'échéancier. Puisqu'il faudra que le ministre détermine l'existence d'un besoin et lance un appel d'offres pour attribuer le contrat, il se peut fort bien que nous soyons privés pendant tout ce temps d'un service essentiel, puisque le projet de loi autorise l'abandon d'un service après une période maximum de 60 jours. Nous voudrions donc que le projet de loi soit modifié pour résoudre ce problème.

Nous estimons qu'il conviendrait de déterminer, au moment de l'octroi d'un permis, quelles destinations pourraient être touchées par cet article 85. De même, il faudrait déterminer à ce moment-là ce que l'on entend par le niveau de service minimum à préserver. Pour faciliter ce processus, il conviendrait de modifier l'alinéa 72(2)(b) pour autoriser le public à intervenir, pas nécessairement pour s'opposer à une demande, mais pour demander l'octroi d'un permis, ce qui permettrait de l'assujettir aux dispositions du paragraphe 72(4). Ainsi, l'une des conditions de ce permis concernerait le niveau de service minimum qu'il faudrait établir à la suite de cette intervention. Les modalités d'octroi du permis

[Texte]

should include the opportunity to modify all existing licences under the same legislation.

Clauses 76 and 78 deal with the time period required to reduce or withdraw service, the maximum being 60 days. Clause 78 should be amended to allow an extension of this 60-day period while financial assistance under clause 85 is being sought. Perhaps any assistance could be back-dated to the end of the 60-day period, so as to prevent any unfair burden on the applicant.

What provision is there in this bill to prevent monopoly situations from defeating the free-market system? We have already seen tremendous activity in the acquisition of smaller air-transport operations by the large national companies. In fact, the market has been divided up in such a way that two companies own or control the vast majority of the market. While this makes sense in terms of co-ordination of services across the country, it has the effect of reducing the level of free competition in the marketplace. Fares are not being reduced because the market is not competitive enough, and the companies can divide up the market by arrangement, ensuring better profits, but at the expense of the public.

We fear a situation could arise where the entire Canadian air transport system is owned by one company. There appears to be nothing in this bill to prevent it. The Canadian air transport system could even become foreign-owned. We strongly urge the committee to consider this point, and to amend the bill to protect us from these dangers.

Rail transportation: Can and will the Newfoundland railway survive, and are we as a province protected from the running down and abandonment of our railway by this act? Our reading of this bill finds no mention of a process for the abandonment of a main line. Does Newfoundland's railway fall under the definition in Bill C-18, subclause 157(1), of a branch line or a section? If not, please assure us that we as a province are as well protected from abandonment as any community in this country.

Truck and bus transportation: Will the regulatory reform of the federal aspect be co-ordinated with similar reform of the provincial aspects? This question has been of great concern to us, since we feel that current provincial regulations prevent the free-market system from operating, and are a great hindrance to any entrepreneurial effort in this market. Current licence applicants are required to prove public necessity at a quasi-legal hearing, at the expense of the applicant. Should there be an objection to the application, the applicant is required to prove a market niche exists, and that any

[Traduction]

pourraient être révisées à intervalles réguliers et elles devraient inclure la possibilité de modifier tous les permis accordés au titre de la même loi.

Les articles 76 et 78 établissent le délai requis avant de réduire ou d'interrompre un service, soit 60 jours. Il conviendrait de modifier l'article 78 pour autoriser un prolongement de ce délai, pendant tout le temps nécessaire pour l'obtention d'une aide financière au titre de l'article 85. Cette aide financière pourrait d'ailleurs avoir un effet rétroactif jusqu'à la fin de cette période de 60 jours, de façon à ne pas imposer de fardeau excessif au candidat.

Que prévoit le projet de loi pour lutter contre les monopoles qui risqueraient d'entraver la libre concurrence? Nous avons déjà constaté une activité considérable dans le secteur de l'acquisition des petites sociétés de transport aérien par les grandes sociétés nationales. De fait, le marché est maintenant divisé d'une telle manière que deux sociétés en détiennent ou en contrôlent la grande majorité. Cela peut sans doute se justifier au niveau de la coordination des services nationaux, mais il n'empêche qu'il y a en même temps réduction de la concurrence. Les tarifs ne sont pas réduits parce que le marché n'est pas suffisamment compétitif, et cela permet aux sociétés de se répartir le marché de façon à obtenir des profits plus élevés, aux dépens du public.

Nous craignons que l'on en arrive en fin de compte à la domination de tout le réseau canadien de transport aérien par une seule société. Or, nous ne voyons rien dans le projet de loi qui puisse empêcher une telle évolution. De fait, notre réseau de transport aérien pourrait même passer dans des mains étrangères. Nous recommandons fermement au Comité de tenir compte de ce facteur et de modifier le projet de loi de façon à éviter de telles éventualités.

En matière de transport ferroviaire, le projet de loi assurera-t-il la survie des services de Terre-Neuve? Notre province est-elle protégée contre toute initiative d'abandon ou de restriction des services ferroviaires? Nous n'avons rien trouvé dans le projet de loi qui porte sur l'abandon éventuel d'une voie ferrée principale. La ligne de chemin de fer de Terre-Neuve correspond-elle à la définition des embranchements figurant au paragraphe 157(1) du projet de loi C-18? Sinon, donnez-nous la garantie que nous serons protégés contre l'abandon de nos services ferroviaires, au même titre que toutes les autres collectivités du pays.

En ce qui concerne les transports par camion et par autobus, la réforme de la réglementation fédérale sera-t-elle coordonnée à une réforme semblable au niveau provincial? Cette question nous préoccupe beaucoup, car nous estimons que les règlements provinciaux actuels entravent le libre jeu des forces du marché et freinent considérablement l'esprit d'entreprise dans ce secteur. Actuellement, les candidats à l'obtention d'un permis sont tenus d'établir l'existence d'une nécessité publique au cours d'audiences quasi judiciaires et à leur frais. Si quelqu'un s'oppose à leur demande, ils sont obligés de

[Text]

current licence-holders are unable to provide this service. This usually involves large capital outlay for legal fees, and the chances of a successful result are slender.

We are pleased to report that the process is under way to amend the provincial regulations to reverse the onus for licence applicants. This would mean the objector would have to prove the absence of a market niche, and the applicant's inability to fulfil the terms of his licence. This should allow for much freer access to the market and a much more competitive service. The amended Motor Carriers Act should be in place by January 1, 1988. We intend to monitor the progress of this legislation, and we hope that similar reform is taking place across the country.

Effects of reduced regulation on air transport in Deer Lake. . . Beneficial effects: we have an improved level of service; a greater choice of carriers; better schedules—increased frequency of flights and better connections; better public relations with carriers and quicker response to market forces; new jobs; increased advertising promotion by carriers having spin-off effects on local and regional economy; competition which encourages innovation by the carriers to increase their market share and to create new markets.

Negative aspects: there are fewer direct flights; some centralization of services has taken place, creating some occasional inconvenience; competition between the carriers does not seem to include the reduction of fares, other than the seat sales, which have been ongoing for many years.

• 1515

Finally, the Ministry of Transport is finding it difficult to respond to changes as quickly as they occur. For instance, the regional master plan produced three years ago is now outdated, despite the fact that it is supposed to be in effect for 20 years and took several years to produce.

The benefits of reduced regulation have so far exceeded the negative aspects, and we as a chamber are pleased to see our analysis of its effect on our community is largely correct. The lingering concerns we do have are addressed in this document, and we hope with the changes recommended Bill C-18 will pass into law as soon as possible. We hope also the process of consultation will continue and in transportation matters concerning us as individuals or as a province we will have the opportunity to aid in the formulation of both policy and law.

[Translation]

prouver qu'il existe un marché pour leurs services et que les détenteurs actuels de permis sont incapables de le satisfaire. Cela signifie qu'ils doivent généralement assumer des dépenses juridiques considérables, alors que leurs chances de succès sont minimes.

Nous sommes heureux de signaler que la province vient d'entreprendre un processus de réforme de sa réglementation destiné à renverser le fardeau de la preuve. Cela signifie qu'il appartiendra aux opposants de faire la preuve que le marché envisagé n'existe pas et que le candidat ne sera pas capable de le satisfaire, conformément aux conditions d'octroi du permis. Cela facilitera considérablement l'accès au marché et débouchera sur des services beaucoup plus compétitifs. Les modifications à la *Motor Carriers Act* devraient entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier 1988. Nous avons l'intention de surveiller leur évolution devant l'Assemblée législative, et nous espérons que les autres régions du pays entreprendront une réforme semblable.

Abordons maintenant les effets qu'aura sur Deer Lake la diminution de la réglementation du transport aérien. Au niveau des effets bénéfiques, mentionnons: des services de meilleure qualité; un plus grand choix de transporteurs; de meilleurs horaires, avec des vols plus fréquents et de meilleures correspondances; de meilleures relations du public avec les transporteurs et des réactions plus rapides de ceux-ci aux forces du marché; la création de nouveaux emplois; l'augmentation des dépenses publicitaires des transporteurs, ce qui sera bénéfique à l'économie locale et régionale; l'intensification de la concurrence, qui encouragera les transporteurs à faire preuve d'innovation pour augmenter leur part du marché et trouver de nouveaux marchés.

En ce qui concerne les aspects négatifs, en voici quelques-uns: il y a moins de vols directs; il y a eu une certaine centralisation des services, ce qui a pu entraîner certaines difficultés d'ordre pratique; la concurrence entre les transporteurs ne semble pas entraîner de réduction des tarifs établis depuis longtemps, si ce n'est à l'occasion des soldes de durée limitée.

En dernier lieu, le ministère des Transports a de la difficulté à s'adapter aux changements aussi vite qu'ils se produisent. Ainsi, le plan directeur régional mis au point il y a trois ans est maintenant périmé, malgré le fait qu'on ait mis plusieurs années à le produire et qu'il était censé être en vigueur pour une période de vingt ans.

Jusqu'ici, les avantages d'une réglementation restreinte l'emporte sur les aspects négatifs et la Chambre de commerce constate avec plaisir que son analyse des répercussions sur notre collectivité était exacte dans une large mesure. Nous avons abordé dans ce document les préoccupations qui subsistent et nous espérons que les modifications recommandées hâteront l'adoption du projet de loi C-18. Nous espérons aussi que les consultations se poursuivront et que nous aurons l'occasion de contribuer à la mise au point de la loi et de

[Texte]

We are pleased to have been involved in the consultative process and grateful for the opportunity to speak, the facility for doing so and the interest shown in what we have to say. It was with some concern that we tried to respond to a position paper while many of the proposals were already taking place. It is interesting to see the result of this unorthodox approach has been in this case quite beneficial. It has allowed a gradual change to occur with the ability to monitor the effects without losing the option of major changes should they be necessary before the law is fixed. It would be interesting to see if this principle of probation for proposed legislation might be applicable in other selected cases. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Dr. Bloom. If I understand you correctly, I must say I agree that having sat on a National Transportation Act for 20 years, since 1967, we must continue a renewing of the policies we have regardless of the government. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Dr. Bloom, I want to thank you for coming before the Transport Committee of the House of Commons again to express the view of the Deer Lake Chamber of Commerce.

I believe the series of questions in your brief is quite accurate. Indeed, you have every reason to ask these questions, because although the bill is rather thick, it is certainly silent on the important points you have raised. You make some suggestions in regard to some of the questions you asked, but you do not make any suggestions in regard to the question you asked about what provisions are in this bill to prevent monopoly situations from defeating free market systems. You strongly urge the committee to consider this point and to amend the bill to protect us from these dangers.

The hilarious thing about deregulation, as the Transport Ministers have expressed to us, both the first one who tabled *Freedom to Move* and this one who tabled Bill C-18, is that they have said they are doing this to increase competition. What has taken place since the tabling of this legislation is less and less competition. We have literally witnessed a duopoly situation in the air industry. Certainly the level of competition in the railway is not very lively, and those who have appeared before us have indicated quite strongly we will be facing a rather major push for concentrations in the trucking industry.

I guess you have had time to think about this, although you have not ventured a proposal. What could we do in this regard? Do you believe, for instance, one alternative would be to vest the new agency with the power to look at all of these transactions, irrespective of the size or the fact that there could continue to be some competition in the marketplace?

[Traduction]

la politique sur les questions de transport qui nous touchent en tant que particuliers ou province.

Il nous fait plaisir d'avoir pu participer aux consultations et nous nous réjouissons de l'occasion qui nous est fournie de nous exprimer, de la facilité à le faire et de l'intérêt manifesté à ce que nous avons à dire. Nous étions un peu mal à l'aise pour répondre à un énoncé de principes, sachant fort bien que bon nombre des propositions étaient déjà faites. Il est intéressant de constater que cette méthode peu orthodoxe a eu des conséquences fort avantageuses. Il a été possible de modifier progressivement les choses et d'en observer les effets tout en conservant la prérogative d'apporter, le cas échéant, des changements majeurs avant l'adoption de la loi. Il serait intéressant de voir si ce principe de mise à l'essai d'un projet de loi pourrait s'appliquer ailleurs. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Bloom. Si je vous comprends bien, nous devons poursuivre le renouvellement de notre législation peu importe le gouvernement en place, la Loi nationale sur les transports étant demeurée inchangée pendant 20 ans. J'en conviens avec vous. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur Bloom, je vous remercie d'être venu encore une fois devant le comité des Transports de la Chambre des communes pour exprimer le point de vue de la Chambre de commerce de Deer Lake.

La série de questions que vous posez dans votre exposé me semble fort pertinentes. En fait, vous avez toutes les raisons de poser ces questions, car bien que le bill soit assez complet, il a assurément oublié les points importants que vous soulevez. Vous apportez quelques propositions concernant certaines de vos questions mais vous ne faites aucune remarque lorsque vous demandez s'il existe des dispositions dans le projet de loi qui empêchent les monopoles de faire échec aux systèmes du marché libre. Vous exhortez vivement le Comité à examiner ce point et à modifier le projet de loi pour nous protéger de ces dangers.

Le plus drôle au sujet de la déréglementation, de la manière que nous l'ont exprimée les ministres des Transports, autant celui qui a déposé le rapport *Aller sans entraves* que celui qui a déposé le projet de loi C-18, c'est qu'elle a pour but, selon eux, d'accroître la concurrence. Or, c'est justement le contraire qui est survenu depuis le dépôt de ce projet de loi. Nous avons été littéralement témoins d'un duopole dans le secteur aérien. Dans le secteur ferroviaire, la concurrence n'est certes pas très active, et les témoins qui ont défilé devant nous étaient fermement convaincus d'une tendance assez marquée vers des pôles de concentration dans le secteur du camionnage.

Vous avez probablement eu le temps de songer à la question, bien que vous n'ayez pas risqué une proposition. Que pourrions-nous faire à ce sujet? Croyez-vous, par exemple, qu'une solution serait d'investir le nouvel office d'un droit de regard sur toutes ces opérations, peu importe l'importance ou le fait qu'une concurrence pourrait continuer à exister sur le marché?

[Text]

Quite clearly, a lot of us were thinking the competition legislation would come into play and will play a role. To our great regret, we have been told by the Director of Combines Investigation and Research that the Combines Investigation Act does not have enough teeth to intervene and protect the competition in the free market system. What do you think we should do?

• 1520

Dr. Bloom: It is a very good question. I did not make any positive suggestion because I do not have the level of expertise and the knowledge of laws, including the Combines Act, to fully go into it. I certainly tried to do some research to find out whether the Combines Act would come into this. My understanding has always been that monopolies are not allowed in general. The problem I see is where the cut-off comes. Who decides at which point a monopoly situation is arising?

I feel there should be included in this legislation some process whereby take-overs such as the ones we have seen are reviewed by the commission and a decision is made on whether these can be referred to the Combines Commission. If the Combines Commission legislation is not applicable in this circumstance, then there should be some teeth in the law to prevent the situation from going so far.

As I said in my brief, it is interesting to see there is competition, but the competition does not include fares. This is really where the general public is concerned. We have spoken to a lot of executives, certainly from the airlines, and they are all talking of head-to-head competition. But they are using bumper cars; they have been very careful not to damage themselves in doing so.

Mr. Ouellet: One of the things mentioned in your presentation is of great interest to me. I think the Chamber of Commerce has made a very good presentation here and a very honest one. You give a list of beneficial consequences of deregulation to a certain degree. I think it is a well-balanced presentation.

In the negative aspect of it, you deal with the question that there seems to be no reduction of fares. The previous Minister of Transport and the current Minister of Transport have said to let us pass this legislation quickly because it will bring lower fares for the consumers. Your experience so far has indicated to you that there has been no reduction.

Dr. Bloom: Our experience comes in a package of general woes. The transportation system in Newfoundland has been miserable. From a personal point of view, the only hope I see for improving it is this bill. Already we have seen certain improvements. As I mentioned, with the amended Motor Carriers Act, there is something at last on the go that is going to free up the trucking situation in Newfoundland.

[Translation]

Il était assez évident que beaucoup d'entre nous croyaient que la Loi sur la concurrence serait intervenue pour jouer un rôle. À notre grand regret, le directeur de la Recherche et des Enquêtes sur les coalitions nous a indiqué que la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions n'était pas assez puissante pour intervenir et protéger la concurrence sur le marché libre. Selon vous, que devrions-nous faire?

M. Bloom: C'est une très bonne question. Si je n'ai fait aucune proposition constructive, c'est que je n'ai pas la compétence nécessaire ni une connaissance des lois, dont la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, pour approfondir la question. J'ai bien essayé de savoir si la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions pouvait intervenir d'une façon quelconque. J'ai toujours eu l'impression que les monopoles étaient interdits de façon générale. À mon avis, le problème réside dans la ligne de démarcation. Qui décide à quel moment il y a situation de monopole?

Il faudrait, selon moi, inclure dans ce projet de loi un mécanisme par lequel les prises de contrôle du genre que nous avons vu feraient l'objet d'un examen par la Commission puis d'une décision concernant leur renvoi devant la commission chargée d'étudier les coalitions. Si la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ne s'applique pas dans ce cas, il faudrait alors prévoir dans la loi un moyen d'éviter ce genre de situation.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, il est intéressant de constater l'existence d'une concurrence, mais celle-ci ne porte pas sur les prix. C'est là que le public commence réellement à s'inquiéter. Nous avons parlé à une foule de dirigeants y compris des lignes aériennes, et tous ont indiqué qu'une concurrence directe se pratiquait. Mais ils utilisent des méthodes douces et prennent bien garde de ne pas se faire de mal.

M. Ouellet: Vous avez mentionné dans votre exposé un point qui m'intéresse beaucoup. La Chambre de commerce a présenté un excellent exposé très sincère. Vous avez donné une liste des conséquences bénéfiques de la déréglementation jusqu'à un certain point. C'est un exposé bien équilibré.

Concernant son aspect négatif, vous mentionnez qu'il ne semble y avoir aucune diminution des prix. L'ancien et l'actuel ministre des Transports ont dit qu'il fallait adopter rapidement ce projet de loi parce qu'il allait amener une diminution des tarifs. D'après votre expérience jusqu'à maintenant, cela ne semble pas s'être produit.

M. Bloom: Notre expérience est faite d'un ensemble de doléances générales. Le système de transport à Terre-Neuve est déplorable. À mon avis, le seul espoir pour cette province réside dans ce projet de loi. Nous avons déjà constaté certaines améliorations. Comme je l'ai mentionné, la nouvelle loi sur les transporteurs représente au moins un atout qui permettra de décongestionner la situation du camionnage à Terre-Neuve.

[Texte]

I have heard previous speakers talking about flying in DASH-8s and how the level of service may be reduced in comparing it with a jet aircraft. In western Newfoundland we have had almost a war situation between two communities as a result of political interference and the old boy network in terms of who supplies the airline service to which communities on the west coast of Newfoundland. As a result of these manipulations, the people who were providing the service were unable to do so at a reasonable level of profit and were always trying to cut back in both towns involved.

It is only since the removal of the possibility for influencing the way in which transportation is supplied outside the marketplace that something has been done to sort this out. The community that may consider itself to have come off second-best, to my mind, has better service than it had before. To carry 25 or 30 people on a jet aircraft and to carry 90 or 80 empty seats around is very expensive. We know from past experience that such a situation will not continue for very long; it leads to a very unstable situation. Even though they may only be flying with 10 or 15 passengers on a 30-seat aircraft, it is a sufficient number of passengers to make it worth their while.

They are trying to increase their market level by going out and bringing people in who have not travelled before. Instead of taking a jet at noon, you can take a turbo-prop aircraft at 9 a.m. or at 8 p.m. To my mind this is a great improvement, even though the type of aircraft we are having may not be as comfortable or as quick.

• 1525

Mr. Ouellet: But the problem is, as I read in your document, that people are ready to take a less comfortable airplane, to take a little longer time to go to a destination. But the thing is that it is for the same price. There has been no reduction in fares.

Dr. Bloom: It is difficult.

Mr. Ouellet: You have more frequent service, not at the same quality, but you still pay the same big price.

Dr. Bloom: I am speaking somewhat personally now. I have been having a bit of a crusade to try to persuade my local community that when it comes to having a choice between travelling by Rolls Royce and not travelling at all, you are better off taking something in the middle, if it is offered to you. And basically, that is what is happening.

The jet aircraft are too expensive to fly out of our small airports, because the length of travel involved is just too expensive for them. The jet service we still have allows certain people to travel at the same price because that jet aircraft happens to be going from Deer Lake to St. John's and on somewhere else, or from Deer Lake to Halifax and on somewhere else. They are not providing that service for Deer Lake. It just happens to be convenient for their routing system.

[Traduction]

Des témoins précédents nous ont dit que la quantité du service des appareils *DASH-8* étaient peut-être moins bonne que celle d'un avion à réaction. Dans l'ouest de Terre-Neuve, une guerre a presque été déclenchée entre deux localités au sujet du réseau de transport en place après une décision politique concernant le fournisseur du service aérien et les villes qu'il devait desservir sur la côte ouest de cette province. Comme suite à ces manipulations, la compagnie aérienne a été incapable d'exploiter son service avec un bénéfice satisfaisant et a toujours essayé de diminuer les services dans les deux villes en question.

Depuis qu'on a enlevé toute possibilité d'influencer la prestation d'un service de transport à l'extérieur du marché, on a commencé à régler le problème. La collectivité qui se croyait reléguée au second plan bénéficie maintenant d'un meilleur service. Il coûte très cher de faire voler un avion à réaction transportant 25 ou 30 passagers et dont 80 ou 90 sièges restent vides. Nous savons d'expérience qu'une situation de ce genre ne continue pas bien longtemps puisqu'elle entraîne une très grande instabilité. Même un appareil de 30 places rempli uniquement à moitié reste rentable.

Les compagnies essaient d'accroître leur marché en attirant des gens qui n'ont jamais voyagé avant. Au lieu d'un avion à réaction à midi, vous pouvez prendre un avion à turbo-propulseurs à 9 heures ou à 20 heures. Selon moi, il s'agit d'une amélioration marquée même si l'appareil en question n'est peut-être pas aussi confortable ni aussi rapide.

M. Ouellet: À la lecture de votre document, on constate que les gens sont prêts à choisir un avion moins confortable qui prendra un peu plus de temps à se rendre à destination. Or, le problème vient du fait que les prix sont restés les mêmes.

M. Bloom: Il est difficile de les diminuer.

M. Ouellet: Vous jouissez d'un service plus fréquent, d'une qualité différente, mais à un prix toujours aussi élevé.

M. Bloom: Permettez-moi une observation personnelle. Depuis quelque temps, je m'efforce de persuader mes concitoyens que lorsqu'on a le choix entre un voyage en Rolls Royce et pas de voyage du tout, il vaut mieux adopter la solution intermédiaire lorsqu'elle existe. Et c'est essentiellement ce qui se passe.

Il coûte beaucoup trop cher de desservir nos petits aéroports avec des avions à réaction à cause des faibles distances à parcourir. Le service d'avions à réaction dont nous bénéficions encore permet à certaines personnes de voyager au même prix parce que l'avion va de Deer Lake à une autre ville en passant par Saint-Jean, ou de Deer Lake à une autre ville en faisant escale à Halifax. La compagnie n'offre pas ce service pour la seule ville de Deer Lake mais bien parce que il est plus commode pour elle d'aménager ainsi ses itinéraires.

[Text]

[Translation]

• 1530

We are—I will not say expecting, but we would not be surprised if we lost our jet service altogether, nor would I be particularly upset. I am always prepared to trade a better level of service for more comfort. Having travelled on these small aircraft, I agree that they are a bit noisy, they are a bit small, and perhaps they are not quite as comfortable, but there are only 30 people on board. At least you get your cup of coffee. It used to be when you travelled from Deer Lake to St. John's, if you were sitting anywhere back of row 15 you did not get served, because you were in St. John's before they had a chance to get to you.

I try to be as reasonable as I can, because I understand the difficulties under which any transport business is operating in Newfoundland.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Taylor and then Mr. Angus.

Mr. Taylor: I just have one question. I am not surprised that the Chamber of Commerce is interested in regional expansion. You mentioned in your submission something about a regional master plan produced three years ago. Is this not the same plan of regional expansion that the Premiers agreed to, or are you thinking of some other plan?

Dr. Bloom: No, this is the Ministry of Transportation plan for aviation in Newfoundland; there is a regional master plan for each of the aviation regions. The problem we have with them is that they take four or five years to produce and they are out of date when they come out. They are supposed to be in force for 20 years.

Mr. Taylor: Will not the plan suggested in this act, the one resulting from the resolution of all the Premiers of Canada, including the Atlantic Premiers, to include regional expansion in the act not jive with that?

Dr. Bloom: I think it is one of the most important aspects of the act and regional economies are very, very dependent upon it. The point about the area master plan has more to do with the speed of reaction of the Ministry of Transportation. It is a very large bureaucracy, which is being—I do not know if “torn asunder” is the right expression, but it is certainly being stirred up at a very rapid rate. Like most bureaucracies, it tends to have an inertia.

Although we feel that we are able to provide fairly direct input and give real-time observations of what is going on, it seems that our observations come back to us four or five years later. By then you have something etched in granite, which is supposed to be in place for 20 years, and not something malleable.

I think the Ministry of Transportation should continue its reorganization, but I think something should be

Je ne dis pas que nous nous y attendons, mais je ne serais pas surpris ni particulièrement troublé que nous perdions complètement le service d'avions à réaction. Je suis toujours disposé à échanger un service de bonne qualité contre un plus grand confort. Ayant voyagé dans de petits avions, je conviens qu'ils sont un peu bruyants, un peu petits et peut-être pas aussi confortables, mais il n'y a que 30 personnes à bord. Il est au moins possible d'avoir une tasse de café. Lorsqu'on voyageait de Deer Lake à Saint-Jean et qu'on était assis après la 15^{ième} rangée, l'avion arrivait à destination avant qu'on ait eu la chance de se faire servir.

J'essaie d'être aussi raisonnable que je peux, car je comprends les difficultés que doit affronter toute entreprise de transport à Terre-Neuve.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Ouellet. M. Taylor puis M. Angus.

M. Taylor: J'ai seulement une question. Je ne suis pas surpris que la Chambre de commerce s'intéresse à l'expansion régionale. Vous avez mentionné dans votre exposé qu'un plan directeur avait été mis au point il y a trois ans. N'est-ce pas le même plan d'expansion régionale auquel les premiers ministres avaient donné leur accord ou s'agit-il d'un autre plan?

M. Bloom: Non. Il s'agit du plan du ministre des Transports en ce qui concerne l'aviation à Terre-Neuve; il existe un plan directeur régional pour chacune des régions d'aviation. Le problème vient du fait que les quatre ou cinq ans qu'on met à les produire les rendent désuets dès leur parution. Ils sont censés être en vigueur pour une durée de 20 ans.

M. Taylor: Le plan proposé dans le projet de loi, celui qui a fait l'objet d'une résolution de tous les Premiers ministres du Canada, y compris ceux des provinces atlantiques, doit porter également sur l'expansion régionale. Est-ce qu'il n'embrouillera pas les cartes?

M. Bloom: À mon sens, c'est l'un des aspects les plus importants de la loi, dont les économies régionales dépendent dans une très large mesure. La question au sujet du plan directeur régional concerne davantage la rapidité avec laquelle réagit le ministère des Transports. Celui-ci possède une très grosse bureaucratie qui est déchirée en deux ou à tout le moins qui est secouée à un rythme très rapide. À l'instar de la plupart des bureaucraties, elle a tendance à être handicapée par son inertie.

À notre avis, bien que nous ayons été en mesure de fournir un apport assez direct et des observations ponctuelles de la situation, le résultat semble nous revenir quatre ou cinq ans plus tard. À ce moment-là, le programme est immuable pour une durée de 20 ans.

Le ministère des Transports devrait, selon moi, poursuivre sa réorganisation mais il faudrait y inclure

[Texte]

included in there. I would perhaps like to see something in the new agency to include the possibility of putting in rapid, real-time provincial or regional input.

Mr. Taylor: I agree with you. Regional expansion, if it is going to be of any value at all, is going to have to be much more rapid than several months or two or three years; otherwise the region will disappear. In the meantime, you have nothing.

I think the present act represents the first time regional expansion has been included as an item in any transportation act in Canada. As the Minister said this morning, we have the first part of the Premiers' resolution, but so far the second part has been left out. I think the committee is now going to have to take a very careful look at the second portion of that resolution. The point I am trying to raise with you is that it seems to me this would jive with what you are saying, so regional expansion can take place faster and more in keeping with the wishes of the people of each region than otherwise.

Dr. Bloom: I would agree.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Angus.

Mr. Angus: I want to welcome the witness from the Deer Lake Chamber of Commerce. I have a couple of questions, but I first want to follow up on Mr. Ouellet's questions.

• 1535

In your brief you make reference to the fact that other than cheap seats, the fares are relatively stable. But you do talk about fewer direct flights, as well as some other delays. Are there not two components to the cost equation? I am thinking in the context of a business person who is out as part of his or her function in order to make a living. There is the obvious one, which is the price of the ticket, one way or round trip. But there is the second one, and that is their time cost. Would you not agree that in the example that was used, where it takes an hour longer at the same price to get from point A to point B... and that is the direct one, I would assume. Add to that the indirect routings for the person to get from his place of business to his secondary place of business, where he is trying to sell something or buy something. Do those costs not add up to the point where it becomes very expensive to the individual entrepreneur to operate, or at least very inefficient?

Dr. Bloom: I can only talk to you from personal experience at our airport. I can tell you that two years ago, for me to travel here to address this committee at the same time, I would have had to get a jet flight out of Deer Lake at 5.30 p.m. the previous day. The next return flight to Deer Lake would leave at 9 a.m. the following morning. There is no return flight the same day. So to address the committee, I would have had to stay two nights in St.

[Traduction]

quelque chose. Il serait peut-être bon, par exemple, que le nouvel office puisse solliciter des observations rapides et ponctuelles des provinces ou des régions.

M. Taylor: Je suis d'accord avec vous. Pour ne pas enlever toute utilité à un programme d'expansion régionale, il faudra l'appliquer dans une période beaucoup plus courte que deux ou trois mois ou deux ou trois ans, sinon la région disparaîtra. Mais entre-temps, on n'a rien pour fonctionner.

D'après moi, c'est la première fois que l'expansion régionale est prise en compte dans une loi sur les transports au Canada. Comme l'a mentionné le ministre ce matin, nous possédons la première partie de la résolution des premiers ministres, mais la seconde partie a jusqu'ici été oubliée. Le comité devra, selon moi, examiner très attentivement la seconde partie de cette résolution. J'essaie de vous faire comprendre que ce but semble vous agacer un peu, car nous voulons que l'expansion régionale se produise plus rapidement et tienne davantage compte des souhaits de la population de chaque région.

M. Bloom: Je suis d'accord.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Angus.

M. Angus: Je souhaite la bienvenue au témoin de la Chambre de commerce de Deer Lake. J'ai quelques questions à poser, mais je veux d'abord poursuivre les questions soulevées par M. Ouellet.

Vous dites dans votre exposé que les prix sont relativement stables si l'on fait exception des sièges bon marché. Mais vous mentionnez également la diminution du nombre de vols directs ainsi que d'autres retards. L'équation du coût ne comporte-t-elle pas deux éléments? Je pense à un entrepreneur qui doit se déplacer pour gagner sa vie. Il y a un premier élément évident, qui est le prix du billet, aller simple ou aller-retour. Mais il y a aussi le second élément, le facteur temps. Dans l'exemple donné, ne reconnaissez-vous pas qu'il y a un coût supplémentaire lorsqu'une personne doit prendre une heure de plus pour se rendre directement du point A au point B, au même prix? Lorsqu'on ajoute à cela le coût des trajets indirects que cette personne doit assumer pour se rendre de son lieu de travail à un autre pour acheter ou vendre quelque chose, tout cela n'est-il pas très cher, ou du moins très peu commode, pour la personne?

M. Bloom: Ma réponse découle seulement de mon expérience personnelle à notre aéroport. S'il m'avait fallu témoigner devant votre Comité à la même heure il y a deux ans, j'aurais été obligé de prendre l'avion à réaction à 17h30 à Deer Lake le jour précédent. Le vol de retour à Deer Lake serait parti le lendemain matin à 9 heures. Il n'y a aucun vol de retour le même jour. Donc, pour être présent ici, il m'aurait fallu séjourner deux nuits à Saint-

[Text]

John's. That is the only way I could get back. Now, for this meeting I could have left at noon today and returned by 5 p.m. or 6 p.m. this evening. To my mind, that is far better.

Mr. Angus: That is a valid point, and I think that reflects the regional nature. And your example would apply in other communities and in my own. Heading west, at one time, if you wanted to go to Vancouver you had to overnight in Winnipeg in order to make the connection.

You raised a concern about political interference. I am not sure whether you were talking about the move of Air Canada's infrastructure from Gander to St. John's. What in this bill prevents that political interference from occurring in the future?

Dr. Bloom: I have to be careful with my choice of words. The political interference I refer to essentially is related to the old boy network: who owns the airlines, who the principals are, and who gets the hardest kick in the pants from which community, according to how bad the service is. I think it is a lot more difficult for both the old boy network and any political influence to have much to do with airline schedules now, because the level of service being provided is being tailored directly to the markets, which was not being done before. Service was provided to a community because it was expedient to do so. It may not have been as profitable to do so, but it was expedient. Now, whether the degree of competition is as much as we would like it to be, there definitely is a pressure on the carriers to go the route of competition.

The problem we have with it is that we are not seeing the financial benefit from it. I think it is fair to say we have come to expect to pay a financial penalty. Maybe that has affected our thinking adversely. But I am willing at least to take the first part of it that is offered to us, and once that is established and we have some stability, then we will go after what comes next. But I think we have to see that the system works and give them a fair chance to see it in operation for a year or two, anyway.

Mr. Angus: Do you believe you should pay the same per-mile rate as somebody say travelling from Toronto to Ottawa, a comparable distance?

Dr. Bloom: I am afraid I do not have any way of knowing how that rate translates in terms of the income and the running of the business that is providing the service.

Mr. Angus: But as a Canadian, though?

Dr. Bloom: It would be very nice if I could, but I do not know that I have the right to demand that from essentially a private enterprise.

[Translation]

Jean puisqu'il n'y avait pas d'autres moyens de revenir. Pour être présent ici aujourd'hui, j'aurais pu partir à midi aujourd'hui et retourner à 17 heures ou 18 heures ce soir. Selon moi, c'est beaucoup mieux comme ça.

M. Angus: Voilà un argument valable qui traduit la situation dans les régions. Votre exemple s'appliquerait à d'autres localités tout comme à la mienne. Je me souviens que pour se rendre à Vancouver, il fallait passer la nuit à Winnipeg pour prendre la correspondance.

Vous avez parlé d'ingérence politique. Parliez-vous du déménagement de l'infrastructure d'Air Canada de Gander à Saint-Jean? Y a-t-il dans ce projet de loi une disposition qui empêcherait une décision politique de ce genre d'être prise dans l'avenir?

M. Bloom: Je devrai mieux choisir mes mots. Il s'agit essentiellement d'une ingérence politique touchant le réseau établi: qui possède les lignes aériennes, qui en sont les dirigeants et qui reçoit le plus gros coup de pied au derrière de telle ou telle localité à cause de la mauvaise qualité du service? Selon moi, il est beaucoup plus difficile, autant pour le réseau établi que pour un homme politique, d'exercer une influence sur les horaires des lignes aériennes à l'heure actuelle, car le service est adapté directement au marché, ce qui ne se produisait pas auparavant. On desservait une localité non pour des raisons de rentabilité mais de commodité. Aujourd'hui, que la concurrence soit aussi vive qu'on le souhaiterait, les transporteurs doivent absolument suivre la concurrence.

Le problème, c'est que nous n'en voyons pas l'avantage monétaire. Honnêtement, nous en sommes venus à croire qu'il fallait payer une pénalité financière. Et cela a peut-être changé notre façon de penser. Mais je suis au moins disposé à prendre la première partie qui nous est offerte et dès qu'elle sera établie et stable, nous essayerons d'obtenir ce qui suit. Mais je crois qu'il faut attendre au moins un an ou deux pour voir si le système fonctionnera, cela autant dans notre intérêt que dans le leur.

M. Angus: Devrait-on payer le même tarif au mille que celui qui parcourt une distance comparable, par exemple de Toronto à Ottawa?

M. Bloom: J'ignore totalement de quelle manière ce tarif permet à l'entreprise en question de générer un revenu et d'exploiter son service.

M. Angus: Mais en tant que Canadien?

M. Bloom: Ce serait bien si je le pouvais, mais je ne sais pas si j'ai le droit d'exiger une telle chose d'une entreprise privée.

• 1540

Mr. Angus: A final area of questioning is Canadian ownership. The way the bill is worded now, a foreign company can come in, set up a lawyer in Toronto, give him 75% of the shares, and in effect take over a Canadian airline. When it sold PWA, the Province of Alberta made

M. Angus: Parlons en dernier lieu de la propriété canadienne. Selon le libellé du projet de loi, une entreprise étrangère peut embaucher un avocat à Toronto, lui remettre 75 p. 100 des actions et prendre effectivement le contrôle d'une compagnie aérienne canadienne.

[Texte]

a stipulation that no more than 4% of the actual assets could be owned by any one individual or entity. Assuming you would—it is not necessarily an assumption I can make—where would you like to see it pegged in terms of... What kind of restriction would you like to see on ownership of Canadian-based airlines by non-Canadians?

Dr. Bloom: Frankly, I find it difficult to answer because I have no expertise in that field. The concern I have is that our airline system will become an appendage of the American system. The affronts you feel we suffer in Newfoundland in terms of the fare penalties may be applied as a generality to Canadians. The Canadian market is considerably smaller than the American market. If it is controlled from the United States, obviously we are not going to benefit in the same way as the larger metropolitan centres there.

When it comes to deciding a percentage, it comes to a question of political philosophy. If we are going to insist all Canadian businesses are at least 51% owned by Canadians, we are getting back to a stage where we are looking at forming Crown corporations for everything we want to protect. I do not know if that is a good idea and I do not think it is the proposal of this bill.

Mr. Angus: I was not suggesting public ownership.

Dr. Bloom: No, but I am saying that if you need to ensure that ownership remains in Canada and you have an outstanding offer for a large sum of money from someone in the States, if you do not have a counter offer from someone in Canada, if you want to preserve it as a Canadian company, the government is going to have to come up with the money and take over the business. I do not see any alternative.

Mr. Angus: They do not have to sell.

Dr. Bloom: They do not have to sell, but that would also require legislation. I do not want to get out of my depth. I do not know the workings of a system which would prevent this. I am just putting it to the committee that with your expertise, you should be able to come up with an amendment or an inclusion in this bill which would prevent a situation I think may be detrimental to the transportation system in this country as a whole.

Mr. Angus: Although you cannot peg a figure, are you saying you feel there is a need for some degree of protection?

Dr. Bloom: Yes.

Mr. Angus: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Dr. Bloom, on behalf of the committee, we thank the Deer Lake Chamber of Commerce for your brief and your very pertinent questions. We hope Newfoundland will be happy with economic regulatory reform.

[Traduction]

Lorsqu'elle a vendu PWA, la province de l'Alberta a posé comme condition qu'un particulier ou une personne morale ne pourrait posséder plus de 4 p. 100 des éléments d'actifs réels. En supposant que vous puissiez le faire, et ce n'est pas nécessairement une hypothèse que je peux faire, quel genre de restrictions imposeriez-vous sur la propriété des compagnies aériennes canadienne par des non-Canadiens?

M. Bloom: En toute honnêteté, il est difficile de vous répondre parce que je n'ai aucune connaissance spécialisée dans ce domaine. Ce qui m'inquiète, c'est que notre réseau de transport aérien ne devienne une dépendance du réseau américain. Les affronts qui nous sont faits, selon vous, à Terre-Neuve à cause du prix des billets pourraient s'étendre à l'ensemble du Canada. Notre marché est beaucoup plus petit que celui des États-Unis. Si nous sommes sous la dépendance de ce pays, nous n'aurons évidemment pas les mêmes avantages que les grandes agglomérations urbaines de là bas.

La question du pourcentage de contrôle relève de l'idéologie politique. Si nous insistons pour que toutes les entreprises canadiennes soient contrôlées pour au moins 51 p. 100 par des Canadiens, cela signifie qu'il faudra nationaliser tout ce que nous voudrions protéger. Je ne sais pas si c'est une bonne idée et je ne crois pas que ce soit le but du présent projet de loi.

M. Angus: Je ne parlais pas d'un contrôle exercé par l'État.

M. Bloom: Non, mais si vous voulez vous assurer que la propriété d'une entreprise demeure au Canada et que quelqu'un aux États-Unis vous fasse une offre alléchante qui ne fait l'objet d'aucune réplique au Canada, le gouvernement a le devoir d'acheter l'entreprise. Je ne vois pas d'autre solution.

M. Angus: L'entreprise n'est pas obligée de vendre.

M. Bloom: C'est vrai, mais il faudrait aussi qu'une loi prévienne la situation. Je ne veux pas perdre pied ici. Je ne sais pas comment un tel système pourrait fonctionner. Je dis seulement que votre Comité pourrait, avec les compétences qu'il a, proposer une modification au projet de loi qui empêcherait une situation de ce genre d'avoir des effets néfastes sur le réseau de transport du pays.

M. Angus: Bien que vous ne puissiez donner de chiffre, croyez-vous qu'il soit nécessaire d'établir une protection?

M. Bloom: Oui.

M. Angus: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Bloom, au nom du Comité, je remercie la Chambre de commerce de Deer Lake de son exposé et de ses questions très pertinentes. Nous espérons que Terre-Neuve s'accommodera de la réforme de la réglementation économique.

[Text]

Dr. Bloom: Thank you.

The Vice-Chairman: I call the next witness, the Atlantic Provinces Trucking Association, the final witness before the committee this afternoon. I believe we have Mr. John Summers and Mr. Terry Ivany. Gentlemen, we have your brief. As the Chair has stated in hearings across the country, the more time you take, the less time we have for questions. I leave it in your hands.

Mr. John Summers (Vice-President, Atlantic Provinces Trucking Association, Newfoundland): Thank you, Mr. Chairman. With me is Terry Ivany, the vice-president of the Atlantic Association as a whole. We want to thank you for giving us this opportunity to appear before the committee this afternoon. I will try to make our comments as brief as possible.

The Atlantic Provinces Trucking Association previously presented a brief to the Standing Committee on Transport on the white paper, *Freedom to Move*, in Halifax, Nova Scotia, on November 25, 1985. As the white paper served as the basis for formulating Bills C-18 and C-19, a copy of the submission is attached in appendix 1 for reference. Since presentation of those comments, considerable debate has evolved around the establishment of appropriate transportation policies for Canada from various provincial governments, the federal government, shipper interest groups and transportation carriers, etc.

• 1545

While the original concerns and opportunities presented in the initial brief remain valid today for the most part, the APTA would like to point out that members are still uncertain as to the impact of the various proposed changes. Varying interpretations are being given by federal and provincial officials in such key areas as the timing and enforcement of the new National Safety Code as well as the uniformity of the regulations themselves. Truckers in the Atlantic provinces are faced with a minimum of five different interpretations of other areas such as the meaning and intent of the reverse onus test in enabling a gradual reform phase and of commitments to review the impact of the same on the structure of the trucking industry.

Recognizing that the viewpoints on regulatory reform are changing almost on a daily basis, the APTA would like to highlight the following points of information and concerns based on the current information available today.

First, the APTA would like to review the information that the association represents the interest of the trucking industry in the four provinces of Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick. There are over 300 members in the association, including for-hire common carriers, private fleets and owner operators.

[Translation]

M. Bloom: Merci.

Le vice-président: J'appelle le dernier témoin de cet après-midi, l'*Atlantic Provinces Trucking Association*. Nous avons avec nous M. John Summers et M. Terry Ivany. Messieurs, nous avons en main votre exposé. Comme le président l'a indiqué aux audiences à travers le pays, plus vous passerez de temps sur votre exposé, moins nous en aurons pour les questions. Je vous laisse le choix.

M. John Summers (vice-président, Atlantic Provinces Trucking Association, Terre-Neuve): Merci, monsieur le président. J'ai à mes côtés Terry Ivany, vice-président de toute l'association. Nous vous remercions de l'occasion qui nous est offerte de témoigner devant ce Comité aujourd'hui. Je vais essayer d'être aussi bref que possible.

L'*Atlantic Provinces Trucking Association* a déjà présenté un mémoire au Comité permanent des transports sur le Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*, le 25 novembre 1985 à Halifax (Nouvelle-Écosse). Étant donné que le Livre blanc a servi de base à la rédaction des projets de loi C-18 et C-19, nous joignons à l'annexe 1 un exemplaire de notre mémoire pour référence. Depuis notre dernière intervention, divers gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral, des groupes d'expéditeurs, des transporteurs, etc., ont longuement discuté de la mise au point de politiques de transport adaptées aux besoins du Canada.

Bien que les préoccupations et les propositions présentées dans ce premier mémoire soient encore valables dans une large mesure, l'APTA n'est toujours pas fixée sur les répercussions qu'entraîneront les diverses modifications proposées. Les hauts fonctionnaires du gouvernement fédéral et des provinces ne voient pas du même oeil l'uniformité des règlements eux-mêmes ni d'autres domaines clés comme la date de mise en oeuvre et l'application du nouveau Code canadien de sécurité. Les camionneurs des provinces de l'Atlantique se retrouvent devant au moins cinq interprétations différentes d'autres questions comme la signification et la portée de la contre-preuve en vue d'une réforme progressive, et les engagements pris pour examiner les répercussions de celle-ci sur la structure du secteur du camionnage.

Reconnaissant que les points de vue sur la réforme de la réglementation changent presque tous les jours, l'APTA aimerait faire ressortir les questions suivantes en se basant sur les plus récentes données disponibles.

En premier lieu, l'APTA aimerait revoir l'information voulant que l'Association représente les intérêts du camionnage dans les quatre provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. L'Association compte plus de 300 membres, y compris des transporteurs publics à titre

[Texte]

The purpose of the association is to promote the general welfare of the trucking industry.

Secondly, we would like to go on record as supporting in principle the comments made by the Canadian Trucking Association in their brief on these two bills. We are of the understanding that they have extensively researched the presentations made regarding such topics as: the U.S. experience with motor carrier deregulation; concerns regarding the language and interpretation of the reverse onus test; highway safety and deregulation; the international ramifications for the Canadian trucking industry under deregulation; compensation for loss of value of licences; predatory pricing; railway competition; rate arbitrage; and compensation for imposed public duty, including railway branch lines. As a federation member of the Canadian Trucking Association, the APTA would urge this committee to recommend adoption of the CTA's recommendations for amending Bills C-18 and C-19.

Thirdly, we would again like to point out our concerns of truckers in the Atlantic provinces regarding the potential detrimental impact that varying regulations will have on different regions of the country. In our brief presented in 1985 we stated:

The APTA would also like to point out that regulatory reform in the trucking industry may have a different impact on carriers in the Atlantic provinces compared to other parts of Canada. It is our understanding that many provinces across Canada may continue to regulate intra-provincial freight movements as they have in the past, while adopting freer regulations for interprovincial freight movements. Given the smaller size of the intra-provincial freight markets in the Atlantic region, concern has been expressed as to whether or not present provincial and regional carriers will be able to survive in such an environment.

The above comments apply particularly to the three maritime provinces, which are the three smallest provinces in Canada. Should the scenario be that the National Safety Code regulations and their enforcement not be uniform and that the reverse-onus test be interpreted differently in the three maritime provinces, then considerable havoc could result in trucking operations.

Fourth, the APTA would like to comment on the possible subsidization of TerraTransport under Bill C-18. Past experience of the APTA truckers competing with TerraTransport has been that TerraTransport has been cutting rates to obtain truckers' business. Although Terra's rates were later ruled to be non-compensatory by the Canadian Transport Commission, truckers now find themselves continuing to attempt to compete with the

[Traduction]

onéreux, des parcs privés et des propriétaires-exploitants. L'Association a pour objet de favoriser la situation générale du camionnage.

En deuxième lieu, nous voulons donner officiellement notre accord principe aux remarques faites par l'Association canadienne du camionnage dans son mémoire sur ces deux projets de loi. Nous pensons que l'ACC parlait en toute connaissance de cause sur des sujets comme la déréglementation des transporteurs aux États-Unis; les préoccupations touchant la langue et l'interprétation de la contre-preuve; la sécurité sur les routes et la déréglementation; les ramifications internationales pour le secteur canadien du camionnage sous un régime déréglementé; la compensation pour la perte de valeur des licences; la réduction abusive des prix; la concurrence des chemins de fer; l'arbitrage en matière de prix, et la compensation pour les droits imposés par l'État, y compris les lignes ferroviaires d'intérêt local. À titre de membre de l'Association canadienne du camionnage, l'APTA exhorte votre Comité à recommander l'adoption des recommandations de l'ACC qui visent à modifier les projets de loi C-18 et C-19.

En troisième lieu, nous désirons reformuler encore une fois les inquiétudes des camionneurs des provinces de l'Atlantique en ce qui touche les répercussions néfastes que pourrait avoir une réglementation différente dans les diverses régions du pays. Dans le mémoire que nous avons présenté en 1985, nous disions ce qui suit:

L'APTA souligne également que la réforme de la réglementation dans le secteur du camionnage pourrait avoir un effet différent sur les transporteurs des provinces de l'Atlantique par opposition aux autres régions du Canada. Bon nombre de provinces du Canada continueront peut-être de réglementer le transport intraprovincial comme elles le faisaient dans le passé tout en adoptant une réglementation plus souple en ce qui touche le transport interprovincial. Compte tenu de la faible importance du marché intraprovincial dans la région de l'Atlantique, les transporteurs régionaux et provinciaux actuels se demandent s'ils pourront survivre dans un tel environnement.

Les remarques précédentes s'appliquent tout particulièrement aux trois provinces maritimes, qui sont les trois plus petites provinces du Canada. Si les règlements du Code canadien de sécurité et leur application n'étaient pas uniformes et qu'on interprète de façon différente la contre-preuve dans les trois provinces maritimes, le camionnage pourrait se retrouver dans un chaos indescriptible.

En quatrième lieu, l'APTA souhaite exprimer son point de vue sur le subventionnement possible de TerraTransport aux termes du projet de loi C-18. D'après ce qu'en savent nos camionneurs, TerraTransport brade les prix pour s'approprier le marché. Bien que la Commission canadienne des transports ait décrété ultérieurement que les prix de TerraTransport n'étaient pas subventionnés, les camionneurs doivent quand même

[Text]

railway service demanding millions of dollars of subsidy per year.

These developments have led one major trucking carrier to ask the federal Minister of Transport how private enterprise could feasibly bid on providing these services. The carrier further suggests that ongoing subsidies should be rejected as means of providing continuing rail services in Newfoundland, unless competing modes could bid on provision of these services.

[Translation]

concurrencer le service ferroviaire qui exige des subventions de plusieurs millions de dollars par année.

Toutes ces raisons ont amené une grande entreprise de camionnage à demander au ministre fédéral des Transports comment une entreprise privée pouvait réellement présenter une offre pour la prestation de ces services. Cette entreprise estime également que la prestation d'un service ferroviaire permanent à Terre-Neuve ne devrait plus reposer sur des subventions continues à moins que des modes de transport concurrents puissent présenter une offre pour assurer les services en question.

• 1550

In addition to our concerns about possible subsidization of TerraTransport, the APTA would again urge—as we did in our original brief—that rail rates must be competitive. It is our understanding that these provisions are not incorporated into Bill C-18. Truckers support the provision for compensatory rail rates as a result of past experiences, attempting to compete against a Crown corporation such as TerraTransport.

Mr. Chairman, these are the fundamental briefings of the APTA, the most recent ones. I would now like to take a moment to highlight some of the points that were made in our previous presentation to the standing committee on November 25, 1985. I will just go through them briefly.

One of the objects of the *Freedom to Move* paper states that the government recognizes the need for a strong Canadian trucking industry, and will co-operate with the provinces to ensure its continuation. We hope that that will still remain the objective of the committee, and the bills. Also, meaningful safeguards need to be in place to prevent the two railway enterprises across Canada from excessive market concentration and dominance.

Another point we would like to bring to light is that while it may be necessary to extend the railways freedom to make confidential rates on international traffic to compete with U.S. railways, we urge the Canadian government to require that within Canada all rates be published, and that all rates be compensatory. We therefore recommend that the existing section 276 of the Railway Act should be maintained as is. We further recommend that section 279 should not be amended, so as to allow confidential rates within Canada.

Another point I would like to highlight, which was in our previous briefing, is that CN Rail and TerraTransport did not give enough consideration to the bottom line in the establishment of the container rates. A point I might

En plus de ses inquiétudes quant à l'attribution possible de subventions à TerraTransport, l'APTA insiste, comme elle l'a fait dans son premier mémoire, pour que les tarifs ferroviaires soient concurrentiels. Si nous avons bien compris, ces dispositions ne font pas partie du projet de loi C-18. Les camionneurs par suite des expériences passées lorsqu'ils ont dû soutenir la concurrence d'une société d'État comme TerraTransport, appuient la disposition sur les tarifs ferroviaires à caractère compensatoire.

Voilà, monsieur le président, les éléments essentiels du mémoire de l'APTA, et les plus récents. J'aimerais maintenant prendre quelques instants pour revenir sur certains passages de notre dernière présentation au Comité permanent le 25 novembre 1985. Je serai bref.

Le document *Allez sans entraves* précise que le gouvernement reconnaît la nécessité d'un secteur du camionnage vigoureux au Canada et précise qu'il coopérera avec les provinces pour qu'il continue en être ainsi. Nous espérons que le comité, et les projets de loi, conserveront ce même objectif. Il faut également mettre en place des mesures de protection efficaces pour empêcher que les deux compagnies ferroviaires transcanadiennes parviennent à une concentration et à une domination excessives du marché.

Nous voulons également insister sur un autre point. C'est que, s'il peut être nécessaire d'élargir la liberté des compagnies de chemin de fer pour permettre que les tarifs internationaux soient confidentiels de manière à soutenir la concurrence des compagnies américaines, nous demandons avec insistance au gouvernement canadien d'exiger que, au Canada, tous les prix soient publiés et que tous les prix soient compensatoires. Nous recommandons donc que l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer actuellement en vigueur soit conservée telle quelle. Nous recommandons de plus que l'article 279 ne soit pas modifié pour permettre ainsi les prix confidentiels au Canada.

Je veux également attirer votre attention, comme dans notre mémoire précédent, sur le fait que les chemins de fer du CN et TerraTransport n'ont pas accordé suffisamment d'attention au résultat final lors de la

[Texte]

add that has created a situation of havoc in the trucking industry.

We would urge that government review the impact that taxes on fuel have on industries in regions that are located a considerable distance from the more heavily populated North American markets. It is very important that we have a national transportation policy that recognizes the special needs of the Atlantic region for an effective transportation network to provide an efficient transportation service. Once this fundamental point has been accepted, the points that may come out of the ultimate results of this committee, the provinces and the Government of Canada can work together to develop the specific legislative and regulatory framework that will permit our citizens to reap the benefits of competition, in those instances where competition will in fact work, and establish the necessary safeguards to ensure that economic activity is enhanced in all regions of Canada.

To finalize our highlights of that previous presentation, we urge that consideration of the special need of the Atlantic region for the construction of more four-lane highways to the markets of North America be recognized as a tool of economic development to increase employment opportunities.

In concluding, Mr. Chairman, I would like to bring to light as well a newspaper article that we have received. It was a Canadian Press item in *The Ottawa Citizen* of February 9, 1987. I would just like to bring up a few points of that, and then we can start our questioning, if you would like.

The company continues to absorb. . .

That would be CN.

. . . the losses of TerraTransport, the Newfoundland railway, which dropped about \$45 million last year. The prediction by Lawless of a \$90 million profit is partly contingent on the federal government taking over the TerraTransport deficit. TerraTransport is an imposed public duty and we expect to receive full compensation for it.

Mr. Chairman, with that attitude, we feel there is no way that a private enterprise can exist or try to compete if there is a Crown corporation that feels there is one aspect or one arm of that Crown corporation that does not have to answer to anybody. If they bring up a loss, then the federal government will pay for it and it does not matter. They feel it is an imposed public duty; we do not.

• 1555

He mentions that the downward pressure on freight rates is likely to increase if Parliament adopts proposals in

[Traduction]

fixation des tarifs de transport des conteneurs. Je précise que cela a instauré une situation déplorable dans le secteur du camionnage.

Nous demandons avec insistance au gouvernement d'étudier les effets que les taxes sur les carburants ont eus sur les industries dans des régions très éloignées des marchés nord-américains plus densément peuplés. Il est très important que nous disposions d'une politique nationale du transport qui tienne compte de la nécessité pour la région Atlantique d'être dotée d'un réseau de transport efficace. Si on s'entend là-dessus, sur les résultats que donneront ce comité, les provinces et le gouvernement du Canada pourront alors travailler ensemble à l'élaboration d'un cadre législatif et réglementaire précis qui permettra à nos citoyens de profiter des avantages de la concurrence dans les cas où celle-ci s'avérera efficace. Ce cadre devra également prévoir des mesures de sécurité nécessaires pour garantir que cela profite à l'économie de toutes les régions du Canada.

Pour en terminer avec notre retour sur cette présentation antérieure, nous insistons pour qu'on reconnaisse la nécessité de construire dans la région Atlantique davantage de routes à quatre voies en direction des grands marchés d'Amérique du Nord. Cette amélioration du réseau routier serait un instrument de développement économique et améliorerait les possibilités d'emploi.

Pour terminer, monsieur le président, je voudrais vous donner lecture d'une nouvelle de la presse canadienne parue dans le *Ottawa Citizen* du 9 février 1987. Je ferai quelques remarques à ce sujet avant que nous passions aux questions, si vous le voulez bien.

La société continue à absorber. . .

Il s'agit du CN.

. . . les pertes de TerraTransport, la compagnie de chemin de fer de Terre-Neuve, qui ont diminué d'environ 45 millions de dollars l'an dernier. La prévision d'un profit de 90 millions de dollars avancée par M. Lawless est en partie fonction de la prise en charge du déficit de TerraTransport par le gouvernement fédéral. TerraTransport est un service public imposé et nous espérons à ce titre recevoir pleine compensation.

Monsieur le président, nous pensons qu'avec une telle attitude, une entreprise privée ne peut pas survivre ni essayer d'être compétitive si une société d'État estime qu'elle n'a à répondre à personne d'un aspect de ses activités ou d'une de ses divisions. S'ils subissent des pertes, l'État paiera et ce n'est pas grave. À leur avis, c'est une obligation qui est imposée au public. Nous ne sommes pas d'accord.

Il précise que les pressions à la baisse sur les prix de transport des marchandises s'accroîtront probablement si

[Text]

Bill C-18 to stimulate competition between the railway and also between railways and other modes. I would like to make a comment on that, sir. In this particular region, it is our opinion that there is no downward pressure on the freight rates of railways. They are at present as low as they can go. There are no other rates available lower than this, so there is therefore really no downward pressure on freight rates to substantiate their considering that deregulation is going to be a detriment to them.

Mr. Chairman, that completes our briefing to the committee.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Summers and Mr. Ivany. We will go to Mr. Ouellet, Mr. Angus, and Mr. Cochrane. At that time the Chair will rule no further questions. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank the Atlantic Provinces Trucking Association for their presentation here today. And we must indeed compliment them on coming back to make their view known to us in relation to Bill C-18 as they have done in response to the government initiative with *Freedom to Move*.

Could either of you two gentlemen indicate to us which comments you made with regard to *Freedom to Move* that have been accepted by the government and taken into consideration in the drafting of Bill C-18 and Bill C-19? Is there anything you have told us before and you have told the government that has been acted on and is reflected in Bill C-18 and Bill C-19?

Mr. Summers: As it stands to date, our standing on the whole scenario of what Bill C-18 and Bill C-19 will bring us is pretty well the same as our presentation was in November 1985. What has been put in place to that point really has not affected the industry to any great extent whatsoever as far as any drastic changes go. There may be certain items being put in place, but we have not felt any effects to date.

Mr. Terry Ivany (Second Vice-President, Atlantic Provinces Trucking Association): I might add that the reverse-onus situation in the bill is initially our recommendation. That is in fact in it.

Mr. Ouellet: That is the single recommendation you have made that has so far been retained by the government.

Mr. Ivany: Yes.

Mr. Ouellet: The other suggestion you are making is basically a second plea to us to take into account—

Mr. Ivany: Correct.

Mr. Ouellet: —and hopefully be considered this time, since they were not considered the first time you made your representation. Thank you very much.

[Translation]

le Parlement adopte les propositions du projet de loi C-18 pour stimuler la concurrence entre les compagnies de chemins de fer ainsi qu'entre le transport par rail et les autres modes de transport. J'aimerais, monsieur, faire un commentaire là-dessus. Dans cette région, il n'y a pas à notre avis de pressions à la baisse sur les prix du transport des marchandises par rail. Ils sont actuellement aussi bas qu'ils peuvent l'être. Personne n'offre de prix plus bas que ceci et il n'y a donc pas vraiment de pressions à la baisse qui pourraient faire croire que la déréglementation leur nuira.

Cela termine, monsieur le président, notre présentation devant le comité.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Summers et M. Ivany. M. Ouellet, M. Angus et M. Cochrane prendront la parole dans l'ordre. Cette fois, je n'autoriserai pas d'autres questions. Monsieur Ouellet, la parole est à vous.

M. Ouellet: Monsieur le président, je tiens d'abord à remercier l'*Atlantic Provinces Trucking Association* de sa présentation d'aujourd'hui. Nous devons même les féliciter d'être venus pour nous faire part de leur point de vue en ce qui concerne le projet de loi C-18 comme ils l'ont déjà fait en réponse à l'initiative du gouvernement avec *Aller sans entraves*.

L'un d'entre vous pourrait-il, messieurs, nous dire quels commentaires vous avez fait à propos de *Aller sans entraves* qui a été retenu par le gouvernement et qui transparaît dans les ébauches des projets de loi C-18 et C-19? Y a-t-il quelque chose que vous nous ayez dit ainsi qu'au gouvernement, dont on ait tenu compte et qui transparaît dans les projets de loi C-18 et C-19?

M. Summers: Dans l'état actuel de la situation, notre position sur l'ensemble du problème des projets de loi C-18 et C-19 est sensiblement la même que lors de notre présentation de novembre 1985. Ce que nous retrouvons dans ces textes n'a pas, pour l'instant, beaucoup d'effet sur notre secteur d'activité, en tout cas pas d'effets marquants. Peut-être a-t-on retenu certains éléments, mais nous n'avons encore perçu aucun effet pour l'instant.

M. Terry Ivany (second vice-président, Atlantic Provinces Trucking Association): Je peux ajouter que le renversement du fardeau de la preuve qu'on retrouve dans le projet de loi était au départ notre recommandation. C'est un élément.

M. Ouellet: C'est la seule recommandation que vous ayez fait jusqu'à maintenant qui a été retenue par le gouvernement.

M. Ivany: Oui.

M. Ouellet: L'autre suggestion que vous nous faites est donc essentiellement une seconde demande pour que nous en tenions compte. . .

M. Ivany: Exact.

M. Ouellet: Et pour que nous la retenions cette fois-ci, puisque ça n'a pas été fait la première fois. Merci beaucoup.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for coming before us today. I have a couple of areas I want to pursue with you.

Bill C-18, which is the larger of the two bills, has as part of its preamble a statement that says "transportation is recognized as a key to regional economic development," but in Bill C-19, which is the trucking bill, there is no such reference. Do you think there should be?

Mr. Ivany: I am not entirely sure I understand your question. Would you mind repeating it, please?

Mr. Angus: As a result of the representations by the Transport Ministers and the First Ministers, Bill C-18 basically incorporated a motherhood statement saying that "transportation is recognized as a key to regional economic development". This morning the Minister of Transportation for Newfoundland said it did not go far enough, that it needed some action steps. But in Bill C-19, which is the trucking bill, there is no such statement, no such recognition of the regional development nature of transportation. I am wondering whether you feel there is the need in this particular bill to identify and recognize its importance.

• 1600

Mr. Ivany: I believe I am speaking in line here. It is our view that economic development and transportation are very much linked. Motherhood statements are terrific, but at the same time there should be teeth attached to ensure it works.

Mr. Angus: Let me take it one step further. Would you like to see a motherhood statement plus teeth in regional development in Bill C-19?

Mr. Ivany: Certainly.

Mr. Benjamin: A mother-in-law statement.

Mr. Angus: I am not going to touch that one.

Mr. Summers: I might make a suggestion to add a bit of teeth to C-19. We have asked fundamentally that the Atlantic region be considered as a special area of the country due to our geographical situation and positioning, the condition of the highways, what is required to get from point A to point B where you have ferries involved, the transport of fuel to get to our area and so forth. All of these items can be looked at not exactly to give us preferential treatment, but at least to put us on the same standing as the mainland operations.

The subsidy policies for fuel consideration are already in place. We would like to see them maintained and enhanced if possible. There are a number of items you could add to Bill C-19 to add teeth to it, as you have suggested.

Mr. Angus: On the air side, as a result of representations made to this committee during *Freedom to Move*, the

[Traduction]

Le vice-président: Merci monsieur Ouellet. La parole est à vous, monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, je tiens à vous remercier d'être venus aujourd'hui. J'aimerais approfondir certaines questions avec vous.

Le projet de loi C-18, le plus important des deux, qu'on «reconnait que le transport est un élément clé du développement économique régional». On ne retrouve pas d'énoncés incomparables dans le préambule du projet de loi C-19. Pensez-vous qu'il devrait y en avoir un?

M. Ivany: Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question. Pourriez-vous la répéter s'il vous plaît?

M. Angus: À la suite des instances présentées par les ministres des transports et les premiers ministres, le projet de loi C-18 énonce clairement que le transport est un élément clé du développement économique régional. Le ministre des Transports de Terre-Neuve nous a dit, ce matin, que cela ne va pas assez loin et qu'il faut prendre certaines mesures. Dans le projet de loi C-19, qui touche le secteur du camionnage, il n'y a pas d'énoncé de ce genre et on ne fait pas non plus état du rôle du transport dans le développement régional. Croyez-vous qu'il faut préciser et reconnaître son importance dans ce projet de loi en particulier.

M. Ivany: Je suppose que je vais dans le même sens. À notre avis, il y a des liens étroits entre le développement économique et le transport. Les énoncés de principe de ce genre sont très bien, mais il faut qu'on leur donne du mordant pour que cela se concrétise.

M. Angus: Franchissons une autre étape. Aimerez-vous voir un énoncé de principe avec du mordant, faisant référence au développement régional dans le projet de loi C-19?

M. Ivany: Certainement.

M. Benjamin: Mordant comme une belle-mère.

M. Angus: Je m'abstiendrai de tout commentaire.

M. Summers: Je peux faire une suggestion pour ajouter un peu de mordant au projet de loi C-19. Nous avons essentiellement demandé que la région Atlantique soit considérée comme une région spéciale du pays à cause de notre situation géographique, de l'état de nos grandes routes et de ce que cela implique d'aller du point A au point B quand vous devez prendre un ferry, pour transporter du carburant vers notre région etc. On pourrait étudier toutes ces questions, non pas pour nous faire profiter d'un traitement préférentiel, mais au moins pour nous mettre sur un pied d'égalité avec le continent.

Les subventions sur le carburant existent déjà. Nous aimerions qu'elles soient conservées et améliorées si possible. On pourrait ajouter de nombreux éléments au projet de loi C-19 pour lui donner du mordant, comme vous avez dit.

M. Angus: En ce qui concerne le transport aérien, suite aux instances présentées devant ce Comité à l'occasion du

[Text]

government accepted the concept of continuing a line of demarcation, basically northern Canada versus southern Canada. In the north there was to be a form of regulation, which was actually reverse onus, if I am correct. The south was based on the fit, willing, and able test.

The Highway Transport Board of the Northwest Territories argued before this committee that there should be a similar line for their concern in Bill C-90. They have pegged it at 60 degrees parallel. Are you saying you would like a line like this on the trucking side basically to separate Atlantic Canada and give it a different kind of test in terms of ease of entry into and exit out of the market for carriers?

Mr. Summers: We will have to show common sense when it comes to that. We all have to acknowledge the Atlantic region of Canada is not the same as central Canada; for that matter, nor is the west the same as central Canada or the east. I suppose it is up to this committee to determine whether or not a line should be drawn.

Whether there is a line there or not, we feel certain considerations have to be given to our region of operation to equalize it to the region of central Canada. If the bulk of these bills are going to be based on the bulk of the trucking industry, which is in central Canada, then we are going to be out in the cold again. As far as drawing a line goes, if it fits, I would say it might be the applicable thing to do.

Mr. Angus: The other approach suggested by a number of people, including your Minister of Transportation this morning, is that instead of a line there might be a definition describing the type of community in which it was deemed to be fragile in terms of competition. Would that be more in tune with what you are thinking?

Mr. Summers: I would think so. Terry, what do you . . . ?

Mr. Ivany: If you are looking at what we expect or at the U.S. experience in terms of deregulation, we have in fact two kinds of trucking involved in the word trucking. You have less-than-truckload trucking and truckload trucking. What they have found in the U.S., of course, was that there was a proliferation of people entering the marketplace when it comes to truckloads, because the entry level is so low in terms of capital. When you get into the less-than-truckload business, the capital requirements are so high you have the reverse happening and a concentration taking place.

In Newfoundland, for instance, with a population of half a million, there are several things wrong with what is going to happen here. One is that we do not like taking gravel before we go over the TCH, as the Minister indicated this morning that he probably has to do. Our trucks have to go over that road, and it is very expensive

[Translation]

débat sur *Aller sans entraves*, le gouvernement a accepté l'idée de conserver une ligne de démarcation entre le Nord et le Sud du pays. Au Nord, il y aura une certaine forme de réglementation, reposant sur le renversement du fardeau de la preuve, si je ne me trompe pas. Au Sud, ce sera le critère de «la volonté et de la capacité» qui sera en vigueur.

L'Office des transports routiers des Territoires du Nord-Ouest a prétendu devant ce Comité à propos du projet de loi C-90, qu'il devrait y avoir une ligne similaire. A leur avis, cette ligne devrait suivre le 60^e parallèle. Êtes-vous en train de nous dire que vous voudriez qu'on établisse une ligne semblable pour le secteur du camionnage, accordant ainsi un traitement différent au Canada Atlantique qui faciliterait l'entrée et la sortie du marché aux transporteurs?

M. Summers: Il faudrait faire preuve de bon sens. Nous savons tous que le Canada Atlantique est, à ce chapitre, différent du Canada central, tout comme l'Ouest et l'Est le sont. Je suppose qu'il revient à ce Comité de déterminer s'il faut ou non établir une ligne de démarcation.

Nous croyons que, avec ou sans démarcation, il faudrait accorder une attention particulière à notre région d'exploitation pour qu'elle soit traitée sur le même pied que le Canada central. Si l'essentiel de ces projets de loi doit reposer sur la plus grosse partie du camionnage, qui se trouve au Canada central, nous serons encore laissés de côté. En ce qui concerne l'adoption d'une ligne de démarcation, je dirais que, si le concept est bien pensé, ça pourrait être une solution applicable.

M. Angus: L'autre approche proposée par bon nombre de personnes, y compris votre Ministre des transports ce matin, est qu'au lieu de tracer une ligne on pourrait déterminer les localités capables de soutenir la concurrence. Est-ce que cela cadrerait mieux avec votre ligne de pensée?

M. Summers: Il me semble. Terry, qu'en pensez-vous?

M. Ivany: Si vous vous penchez sur nos espoirs ou sur ce qui s'est passé aux États-Unis quant à la déréglementation, vous constaterez qu'on regroupe sous le terme camionnage deux types différents d'activités. Celles où les camions sont chargés à plein, et celles où ils ne le sont pas. On a constaté aux États-Unis que, dans le premier cas, il y a une prolifération de nouveaux venus sur le marché parce que, en capital, le coût d'arrivée sur le marché est très bas. Par contre, dans le cas des camions qui ne sont pas remplis à pleine capacité, les besoins en capitaux sont si élevés qu'on voit l'inverse se produire et qu'on assiste à un phénomène de concentration.

C'est ainsi qu'à Terre-Neuve, qui a une population de un demi-million d'habitants, il y a un certain nombre de choses qui ne nous plaisent pas dans ce qui va se produire. L'une d'entre elles est que nous n'aimons pas avoir à prendre du gravol avant d'emprunter le TCH, et le Ministre a dit ce matin qu'il va probablement en prendre

[Texte]

to operate on. You do not have that many big centres. So the less-than-truckload business, if anybody is going to enter that at all, is going to be within the few middle-size centres. If you want to take a piece of freight up to St. Anthony somewhere, who is going to do that? Nobody is going to want to get into that lane. As a result, what you are going to have is a decrease in rates to the middle-sized centres and an increase in rates to the outlying centres.

• 1605

Mr. Cochrane: You make reference to the non-compensatory activity by TerraTransport. Does that cause your association to have some concern about the confidential contract aspect of it?

Mr. Summers: First of all, I would like to get things in line here. As I understand it, the APTA will have another opportunity tomorrow to make a presentation in Moncton. We have been advised to try to stay within the areas that most concern our needs here in this region of Newfoundland.

Our biggest beef in this region is in part non-compensatory rates by a Crown corporation. It is making it very difficult for the trucking industry to operate. If it continues, the private enterprise spirit may be withered away. I note again the attitude of CN. They feel they are allowed or are able to lose millions of dollars a year, only to be taken care of by the federal government. That is one big part of our transportation mode in Newfoundland. What happens to the other two modes? This is our major concern here in Newfoundland right now.

Mr. Cochrane: You do not see anything in the confidential contract aspect of C-18 that would make it more difficult for your membership to keep track of TerraTransport's activities and their prices.

Mr. Ivany: Sure, we do.

Mr. Summers: If we do not know what they are charging, and we know they are losing \$45 million a year, then how do we go out and prove that their rates are compensatory?

Mr. Cochrane: So you are saying that is a concern.

Mr. Summers: Yes, indeed it is.

Mr. Ivany: The methodology at which they arrive at their rates is based on variable cost, which instantly puts us at a disadvantage. We do not have that luxury, unfortunately.

Mr. Summers: We have to pay for our equipment, and it is taken into account in our operating expense. If they can prove they are making money and it is based on false information, then that energy may as well go out the window.

Mr. Cochrane: I thought if there was a concern of the trucking industry anywhere, that would be one of them, because of the activity of TerraTransport.

[Traduction]

lui aussi. Nos camions doivent emprunter cette route et cela revient très cher. Il n'y a pas tant de grands centres. Autrement dit, si des nouveaux venus s'intéressent au secteur des camions qui ne sont pas remplis à pleine capacité, ce sera entre le petit nombre d'agglomérations de taille moyenne. Qui voudrait aller charger quelque chose à St. Anthony? Personne. On va donc assister à une diminution des prix entre les agglomérations moyennes et à une augmentation pour celles qui sont éloignées.

M. Cochrane: Vous avez fait allusion à l'activité de TerraTransport qui n'a pas de caractère compensatoire. Est-ce que cela incite votre association à s'inquiéter de l'élément de contrat confidentiel qu'elle renferme?

M. Summers: J'aimerais tout d'abord qu'on précise les choses. Si je comprends bien, l'APTA aura la possibilité de vous présenter un autre rapport demain à Moncton. On nous a demandé d'essayer de nous en tenir ici aux questions qui nous préoccupent le plus dans la région de Terre-Neuve.

Notre principale inquiétude tient ici en partie au caractère non compensatoire des prix pratiqués par une société d'État. Cela rend le fonctionnement du secteur du camionnage très difficile. Si cela continue, l'esprit d'entreprise privée pourrait disparaître. Je rappelle l'attitude du CN qui estime pouvoir perdre des millions de dollars chaque année, et que c'est au gouvernement fédéral de boucher le trou. C'est là un élément important du système de transport de Terre-Neuve. Mais qu'arrive-t-il aux deux autres moyens de transport? Pour l'instant, à Terre-Neuve, c'est notre principale préoccupation.

M. Cochrane: Vous ne voyez rien dans les contrats confidentiels prévus par le projet de loi C-18 qui ferait qu'il serait plus difficile pour vos membres de suivre les activités de TerraTransport et les prix qu'ils pratiquent.

M. Ivany: Bien sûr que si.

M. Summers: Si nous ne savons pas ce qu'ils facturent, mais que nous savons qu'ils perdent 45 millions de dollars par année, comment allons-nous prouver que leurs prix ont un caractère compensatoire?

M. Cochrane: C'est donc une préoccupation.

M. Summers: Oui bien sûr.

M. Ivany: Ils déterminent leur prix à partir des coûts variables. Cela nous met aussitôt en situation désavantageuse. C'est là un luxe que nous ne pouvons malheureusement pas nous permettre.

M. Summers: Nous devons payer notre matériel et nous en tenons compte dans nos dépenses d'exploitation. S'ils peuvent prouver qu'ils gagnent de l'argent et que cela repose sur des renseignements erronés, alors c'est dépenser de l'énergie pour rien.

M. Cochrane: Je pensais que si le secteur du camionnage devait avoir des inquiétudes, c'en serait une, à cause des activités de TerraTransport.

[Text]

Mr. Ivany: ACE was in here this morning. They have spent thousands of dollars trying to prove, under the mechanism already set up, that Terra's rates were noncompensatory. Now that is fine for ACE. But what about the gentleman who lives in Badger's Quay and he has two trucks and Terra takes him on? Where is he going to get the thousands of dollars to take on that? Under the confidentiality of contracts, there is some mechanism there, but it is pretty vague and it is very tough to get at. What happens to the individual who wants to challenge the rates being charged, how does he do that? It is fine for the large companies because they have the resources, but the ordinary trucker just does not have it.

Mr. Cochrane: In the activity that took place last Thursday, most the objections from CTA seem to come either from the National Safety Code and the fact that it was likely to be implemented after C-19 was in effect or else with regard to the reverse onus. Are you aware of the statements put out and the agreements reached last Thursday by the Minister with the provincial Ministers of Transportation?

• 1610

Mr. Ivany: The only thing that I am aware of is what I heard this morning from the Minister, which was that they would get some kind of compensation package for the enforcement of the National Safety Code. It has always been our view that the National Safety Code should be well in place before that magic date, January 1, 1988, when deregulation comes upon us.

We all know what happened in the United States; the truck accident rate just went through the roof, and California tried to control what was happening through the re-regulation of rates. So we are very concerned about the safety on the highways in Canada.

Mr. Cochrane: I gather that the provincial Ministers must be relatively comfortable. I do not know whether they negotiated over the implementation date of C-19, although that was one of the factors that might have been considered negotiable. Certainly the federal government has answered their concern about picking up some of the costs of implementation, and they seem to have signed another memorandum of agreement with regard to hurrying up their efforts to get themselves in phase and so on. They have made some adjustment in subclause 7(3) and subclause 7(4) with regard to reverse onus and some of the more difficult aspects of that. Will your association have a follow-up once they digest the process the Ministers went through last Thursday?

Mr. Ivany: I would be confident in saying yes.

Mr. Taylor: As fit, willing, and able come into effect, one of the very important aspects is going to be liability insurance. I would like to ask you whether liability insurance is unreasonably high in Newfoundland at the present time. Do you think there is any danger of liability

[Translation]

M. Ivany: L'ACE était devant vous ce matin. Ils ont dépensé des milliers de dollars pour essayer de prouver, avec les mécanismes actuellement en place, que les prix de Terra n'ont pas de caractère compensatoire. C'est bien dans le cas de l'ACE. Mais qu'arrive-t-il de celui qui vit à Badger's Quay, possède deux camions et s'est fait prendre son marché par Terra? Où va-t-il trouver les milliers de dollars dont il a besoin? Des dispositions sur les contrats confidentiels s'accompagnent de quelques mécanismes pour cela, mais ils manquent de précisions et il serait très difficile d'en arriver là. Comment s'y prend celui qui veut faire concurrence au prix facturé par Terra? C'est possible pour les grandes sociétés parce qu'elles disposent de ressources, mais le camionneur ordinaire ne les a pas.

M. Cochrane: La plupart des objections présentées vendredi dernier par la CTA était rattachée au Code national de sécurité et au fait qu'il entrerait probablement en vigueur après le projet de loi C-19, ou concernait le renversement du fardeau de la preuve. Avez-vous eu connaissance de la déclaration et de l'accord auxquels sont parvenus vendredi dernier le Ministre et les ministres provinciaux des transports?

M. Ivany: La seule chose que je sache est ce que j'ai entendu le Ministre dire ce matin, c'est-à-dire qu'il y aurait une sorte de dédommagement pour l'entrée en vigueur du Code national de sécurité. Nous avons toujours été de l'avis que le Code national de sécurité devrait entrer en vigueur bien avant la date fatidique, le 1^{er} janvier 1988, alors que nous serons touchés par la déréglementation.

Nous savons tout ce qui s'est passé aux États-Unis. Le taux d'accident des camions a fait un bond et la Californie a essayé de contrôler la situation en réglementant à nouveau les prix. Nous sommes donc très inquiets quant à la sécurité sur les grandes routes du Canada.

M. Cochrane: Je crois comprendre que les ministres provinciaux se sentent assez à l'aise. Je ne sais pas s'ils ont négocié sur la date d'entrée en vigueur du projet de loi C-19, même si c'est là un des éléments qui aurait pu faire partie de négociation. Le gouvernement fédéral a certainement répondu à leurs préoccupations en assumant une partie des coûts pour sa mise en place. Il semble même qu'ils aient signé un autre mémoire d'entente pour accélérer leurs efforts afin d'être prêts en même temps. Ils ont procédé à quelques ajustements des alinéas 7(3) et 7(4) à propos du renversement du fardeau de la preuve et de certains de ses aspects les plus délicats. Est-ce que votre association va suivre ce dossier une fois qu'elle aura eu le temps d'examiner les décisions auxquelles on s'est arrivés les ministres vendredi dernier?

M. Ivany: Je pense bien que oui.

M. Taylor: Quand le critère de la volonté et de la capacité entrera en vigueur, une question très importante sera l'assurance-responsabilité. J'aimerais vous demander si, à votre avis, les primes d'assurance-responsabilité sont exagérées à Terre-Neuve. Croyez-vous que ces primes

[Texte]

insurance being a factor in keeping good truckers out of the trucking industry?

Mr. Summers: Well, there is no question that the insurance premiums in the past two years, commencing two years ago, went right through the roof. Trucking companies had to accommodate themselves by adjusting their rates, carrying less coverage or not working. Companies may have even gone out of business because of the high premiums in insurance.

If the insurance premiums are allowed to stay at these high rates, especially liability, because it is required by law, then the industry is going to get hurt. Therefore, it would be nice to have the government try to put some kind of pressure on to bring the rates of insurance premiums down.

Mr. Taylor: Can any trucker get liability insurance, providing he is able to pay the premium?

Mr. Summers: There is a provincial body set up between the existing insurance companies, whereby they cannot turn down an applicant for liability insurance. However, they certainly cover their options as far as premiums go. It may very well turn out to be a situation where the trucking company just cannot afford it because the rates are so high.

Mr. Taylor: If the premiums get too high, then it is done at the back door.

Mr. Ivany: Well, the costs become very prohibitive.

Mr. Taylor: Are your drivers of trucks required to keep a log at the present time?

Mr. Summers: No, not in this province for movements within the province.

Mr. Taylor: What about extra-provincial movements?

Mr. Summers: It is required in certain provinces, so it is just as well to keep it in line with everybody else, but it is not a regulation for Newfoundland at this time.

The Vice-Chairman: Mr. Summers and Mr. Ivany, on behalf of the committee we thank you for your testimony.

Mr. Summers: Thank you.

The Vice-Chairman: This meeting is now adjourned until 8 a.m. tomorrow in Halifax.

[Traduction]

pourraient empêcher les bons camionneurs de participer à ce secteur d'activité?

M. Summers: Il ne fait aucun doute que les primes d'assurance au cours des deux dernières années ont atteint des sommets astronomiques. Des compagnies de camionnage ont dû s'adapter en ajustant leur prix, en ayant une couverture moins élevée ou en ne travaillant pas. Il est même possible que certaines sociétés aient dû fermer leurs portes à cause du montant élevé des primes d'assurance.

Si rien n'est fait pour ramener les primes d'assurance à des niveaux plus raisonnables, en particulier les primes d'assurance-responsabilité puisque ce genre d'assurance est exigée par la loi, le secteur va en souffrir. Ce serait donc une bonne chose que les gouvernements exercent des pressions pour faire baisser ces primes d'assurance.

M. Taylor: Est-ce que n'importe quel camionneur peut obtenir une assurance-responsabilité, à condition qu'il soit capable de payer la prime?

M. Summers: Il y a une entente provinciale entre les diverses compagnies d'assurance en vertu de laquelle elles ne peuvent pas refuser l'assurance-responsabilité. Leurs primes couvrent cependant très bien leurs risques. Il se pourrait fort bien qu'une situation où une société de camionnage ne puisse absolument pas se permettre de payer des primes aussi élevées.

M. Taylor: Si les primes augmentent trop, c'est fait en cachette.

M. Ivany: Et bien, les coûts deviennent prohibitifs.

M. Taylor: Est-ce que les conducteurs de vos camions doivent conserver un registre de leurs heures de travail?

M. Summers: Non, pas dans cette province pour les transports intérieurs.

M. Taylor: Et pour les transports de marchandises interprovinciaux?

M. Summers: Certaines provinces l'exigent, alors autant faire comme tout le monde; mais ce n'est pas un règlement à Terre-Neuve pour l'instant.

Le vice-président: Monsieur Summers et monsieur Ivany, je tiens à vous remercier de votre témoignage, au nom du Comité.

M. Summers: Merci.

Le vice-président: Cette réunion est ajournée jusqu'à demain matin, 8 heures à Halifax.

From the Atlantic Containers Express:

Gilles Champagne, President;

Marshall E. Rothstein, Barrister and Solicitor.

*From the Canadian Manufacturers Association—
Newfoundland:*

Sirje Weldon, Legislative Affairs Officer;

Burford Ploughman, Branch Administrator;

Gerry Smith, Chairman of the Newfoundland Branch.

*From the Newfoundland and Labrador Federation of
Labour:*

W.A. Parsons, President;

Anne Power, Vice-President.

From the Deer Lake Chamber of Commerce:

Dr. A.M. Bloom, Chairman.

From the Atlantic Provinces Trucking Association:

John Summers, Newfoundland Vice-President;

Terry W. Ivany, Vice-President—Maritime Provinces.

De la Société de Transport Maritime ACE Inc.:

Gilles Champagne, président;

Maître Marshall E. Rothstein, avocat.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

Sirje Weldon, agent des affaires législatives;

Burford Ploughman, administrateur de division;

Gerry Smith, président de la division de Terre-Neuve.

*De La Fédération du travail de Terre-Neuve et du
Labrador:*

W.A. Parsons, président;

Anne Power, vice-présidente.

De la Chambre de Commerce de Deer Lake:

Docteur A.M. Bloom, président.

De Atlantic Provinces Trucking Association:

John Summers, vice-président, Terre-Neuve;

Terry W. Ivany, vice-président, provinces Maritimes.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Government of Newfoundland and Labrador:

The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation.

From the Harmon Corporation of Stephenville:

James Cochrane, Chairman;
Brian Wentzell, Barrister & Solicitor.

From the Brotherhood of Railway Carmen:

Joe Carter, Local Chairman, Lodge 669;
Fred Chancy, Past President and Local Chairman.

From the Railway Labour Association:

Victor Wiseman, Chairman.

From the St. John's District Labour Council:

Judy Vanda, President;
Sandra Perry, Vice-President.

From the Town of Happy Valley—Goose Bay, Labrador:

Hank Shouse, Mayor.

TÉMOINS

Du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador:

L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports.

De Harmon Corporation of Stephenville:

James Cochrane, président;
Maître Brian Wentzell, avocat.

De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer:

Joe Carter, président local, loge 669;
Fred Chancy, ancien président et président local.

De la Railway Labour Association:

Victor Wiseman, président.

Du Conseil du travail du district de Saint-Jean-de-Terre-Neuve:

Judy Vanda, présidente;
Sandra Perry, vice-présidente.

De la municipalité de Happy Valley—Goose Bay (Labrador):

Hank Shouse, maire.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

In Halifax, Nova Scotia
Tuesday, March 31, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 27

À Halifax, Nouvelle-Écosse
Le mardi 31 mars 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport
by extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les
transports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports
routiers effectués par des entreprises extra-
provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Committee Clerk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Greffier de comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 31, 1987

(44)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:03 o'clock a.m. this day, in Halifax, Nova Scotia, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

Other Member present: Howard Crosby.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Government of Nova Scotia: Guy J. Leblanc, Minister of Transport. *From the National Sea Products Limited:* Michael Scheibmayr, Manager—Corporate Distribution. *From Stora Forest Industries:* John H. MacDonnell, Manager Transportation. *From Scotia Investments:* Norman Williams, President; Elwood Dillman, Transportation Coordinator. *From the Nova Scotia Legislative Committee of the Canadian Railway Labour Association:* E.R. Little, Chairman; F.E. Russel, Brotherhood of Locomotive Engineers; Arthur Hartlen, Brotherhood of Maintenance of Way. *From Bowater Mersey Paper Company Limited:* D.B. Chandler, Transportation and Distribution Manager. *From the Halifax-Dartmouth and District Labour Council:* Fred Cutley, President; Lynn Carmichael, President, Local 4020. *From the Nova Scotia Federation of Labour:* Gwen Wolfe, President; Leo McKay, Executive Secretary. *From Sears Canada Inc.:* David W. McCalden, National Manager, Physical Distribution.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Guy J. Leblanc made a statement and answered questions.

Michael Scheibmayr of the National Sea Products Limited made a statement and answered questions.

John H. MacDonnell, of the Stora Forest Industries made a statement and answered questions.

Norman Williams and Elwood Dillman of Scotia Investments Limited made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 31 MARS 1987

(44)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 8 h 03, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Autre député présent: Howard Crosby.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du gouvernement de la Nouvelle-Écosse: Guy-J. Leblanc, ministre des Transports. *De la National Sea Products Limited:* Michael Scheibmayr, gestionnaire, Distribution. *De la Stora Forest Industries:* John H. MacDonnell, gestionnaire, Transports. *De la Scotia Investments:* Norman Williams, président; Elwood Dillman, coordinateur des transports. *Du Comité législatif de la Nouvelle-Écosse de l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* E.R. Little, président; F.E. Russel, *Fraternité des ingénieurs de locomotives;* Arthur Hartlen, *Fraternité des préposés à l'entretien des voies.* *De la Bowater Mersey Paper Company Limited:* D.B. Chandler, gestionnaire, Transports et distribution. *Du Conseil du travail de Halifax-Dartmouth et district:* Fred Cutley, président; Lynn Carmichael, présidente, section locale 4020. *De la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse:* Gwen Wolfe, présidente; Leo McKay, secrétaire exécutif. *De Sears Canada Inc.:* David W. McCalden, directeur national, Distribution physique.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Guy-J. Leblanc fait une déclaration et répond aux questions.

Michael Scheibmayr, de la *National Sea Products Limited*, fait une déclaration et répond aux questions.

John H. MacDonnell, de la *Stora Forest Industries*, fait une déclaration et répond aux questions.

Norman Williams et Elwood Dillman, de la *Scotia Investments Limited*, font une déclaration et répondent aux questions.

The representatives of the Canadian Railway Labour Association. Nova Scotia Legislative Committee made a statement and answered questions.

D.B. Chandler of the Bowater Mersey Paper Company Limited made a statement answered questions.

Fred Lutley of the Halifax-Dartmouth and District Labour Council made a statement and with the other representatives answered questions.

Gwen Wolfe made a statement and with Leo McKay of the Nova Scotia Federation of Labour answered questions.

David W. McCalden of Sears Canada Inc. made a statement and answered questions.

At 12:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING (45)

The Standing Committee on Transport met at 1:05 o'clock p.m. this day, in Halifax, Nova Scotia, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Government of Prince Edward Island: The Honourable Robert Morrissey, Minister of Transportation and Public Works; Kenneth A. MacKenzie, Director of Transportation Division. *From the Retail Council of Canada:* Donald Firth, Vice-President, Logistics, Steinberg Inc.; Lanny Kaine, Company Distribution Services Manager, T. Eaton Company; J.P. Carter, General Manager, Food Division. *From the New Glasgow District and Labour Council:* Everett Baker, National Representative, CND Labour Congress; Harvey Martin, President. *From the Truro and District Labour Council:* Foster Smith, President; Dana Hollis, Delegate. *From the International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies:* John Gratwick, Executive Director. *From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:* Victor Bayne, Executive Director. *From the Canadian Transport Lawyers' Association:* David W. Gruchy, Barrister; Peter Green and Michael O'Hara, Lawyers. *From the Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.:* John R. Edgar, Vice-President, Transportation; Maurice Dionne, Public Relations.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An

Les représentants du Comité législatif de la Nouvelle-Écosse de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, font une déclaration et répondent aux questions.

D.B. Chandler, de la *Bowater Mersey Paper Company Limited*, fait une déclaration et répond aux questions.

Fred Lutley, du *Conseil du travail d'Halifax-Dartmouth et district*, fait une déclaration, puis lui-même et les autres représentants répondent aux questions.

Gwen Wolfe fait une déclaration, puis elle-même et Leo McKay, de la *Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse*, répondent aux questions.

David W. McCalden, de *Sears Canada Inc.*, fait une déclaration et répond aux questions.

À midi, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (45)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 13 h 05, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, chargé de recherche.

Témoins: Du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard: L'honorable Robert Morrissey, ministre des Transports et des Travaux publics; Kenneth A. MacKenzie, directeur de la Division des transports. *De Le Conseil canadien du commerce de détail:* Donald Firth, vice-président, Logistique, Steinberg Inc.; Lanny Kaine, gestionnaire des Services de distribution de la société, T. Eaton Company; J.P. Carter, directeur général, Division des aliments. *Du Conseil du travail du district de New Glasgow:* Everett Baker, représentant national, *Congrès du travail du Canada*; Harvey Martin, président. *Du Conseil du travail de Truro et district:* Foster Smith, président; Dana Hollis, déléguée. *De l'International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies:* John Gratwick, directeur exécutif. *De la Commission de développement du Port d'Halifax-Dartmouth:* Victor Bayne, directeur exécutif. *De la Canadian Transport Lawyers' Association:* Maître David W. Gruchy, avocat; Maîtres Peter Green et Michael O'Hara, avocats. *De Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.:* John R. Edgar, vice-président, Transports; Maurice Dionne, Relations publiques.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports;

Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The Honourable Robert Morrissey made a statement and with K.A. MacKenzie from the Ministry of Transportation and Public Works of Prince Edward Island answered questions.

J.P. Carter made a statement and with the other witnesses of the Retail Council of Canada, answered questions.

The representatives of the New Glasgow District and Labour Council and the Truro and District Labour Council made a statement and answered questions.

John Gratwick, of the International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies, made a statement and answered questions.

Victor Bayne, of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, made a statement and answered questions.

David W. Gruchy and Michael O'Hara made a statement and, with Peter Green of the Canadian Transport Lawyers' Association, answered questions.

The representatives of the Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc. made a statement and answered questions.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent
Clerk of the Committee

et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

L'honorable Robert Morrissey fait une déclaration, puis lui-même et K.A. MacKenzie, du ministère des Transports et des Travaux publics, de l'Île-du-Prince-Édouard, répondent aux questions.

J.P. Carter fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins de *Le Conseil canadien du commerce de détail*, répondent aux questions.

Les représentants du *Conseil du travail du district de New Glasgow* et ceux du *Conseil du travail de Truro et district* font une déclaration et répondent aux questions.

John Gratwick, de l'*International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies*, fait une déclaration et répond aux questions.

Victor Bayne, de la *Commission de développement du Port d'Halifax-Dartmouth*, fait une déclaration et répond aux questions.

David W. Gruchy et Michael O'Hara font une déclaration, puis eux-mêmes et M^e Peter Green, de la *Canadian Transport Lawyers' Association*, répondent aux questions.

Les représentants de la *Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.*, font une déclaration et répondent aux questions.

À 17 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, March 31, 1987

• 0800

The Chairman: Order. We will start with the Hon. Guy Leblanc. Mr. Minister, perhaps you would identify the gentleman with you. We are starting off fresh and early at 8 a.m., and as you can see from the list of witnesses, we have a fairly long list. We have your brief, which has just been circulated to the members. After your presentation, in view of a little communications problem, we are going to put National Sea Products on as another witness.

Frankly, members, if we can be expeditious in the questioning of Mr. Leblanc, we will be able to keep to our timetable.

It is good to welcome you here, sir, having seen you in other places at other times. This is the first time as the chairman of a committee I am able to welcome you as the relatively new Minister of Transport for Nova Scotia. It is indeed a pleasure to do that. So do you want to give a verbal overview, and then we will throw it open to questions?

Hon. Guy J. Leblanc (Minister of Transport, Government of Nova Scotia): Thank you, Mr. Chairman. The gentleman to my left is Mr. MacDougall, director of transport policy for the Department of Transportation, Nova Scotia.

I want to welcome the members on behalf of the Government of Nova Scotia. Mr. Chairman, you are always welcome in Nova Scotia.

I welcome the opportunity to address the Standing Committee on Transport today concerning Bill C-18, the proposed new Transportation Act, and Bill C-19, the proposed new Motor Vehicle Transport Act. I thank the committee for its obvious commitment to the consultative process, in particular the willingness they have displayed in travelling to the regions of this country to listen to the concerns of local shippers, industry, labour, government and other interested groups.

The importance of this transportation legislation to all of these groups is underlined by the full agenda of presentations before you today. I realize that the committee members, particularly those from this province, have an appreciation of the significance of an efficient and adequate transportation system to the economic well-being and development of Nova Scotia.

While I will not dwell on the matter, I will point out that the province has a relatively small population base

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 31 mars 1987

Le président: La séance est ouverte. Nous débutons la séance avec l'honorable Guy Leblanc. Monsieur le ministre vous pourriez peut-être nous présenter vos collègues. Nous commençons tôt ce matin, à 8 heures, et comme vous pouvez le constater, la liste des témoins d'aujourd'hui est plutôt longue. Nous avons reçu votre mémoire, dont les membres du comité viennent de recevoir un exemplaire. Nous avons eu une petite difficulté technique, et après votre exposé, se seront plutôt les représentants de produits de la mer national Ltée qui nous présenteront leur témoignage.

Si nous pouvons nous en tenir à l'essentiel dans les questions que nous adresserons à M. Leblanc, nous parviendrons à respecter notre programme.

Monsieur Leblanc, je suis heureux de vous revoir et de vous souhaiter la bienvenue. C'est la première fois que j'ai l'occasion en tant que président d'un comité, de vous recevoir depuis votre nomination relativement récente au poste de ministre des transports de la Nouvelle-Écosse. Si vous voulez nous donner un bref aperçu de votre mémoire, nous pourrions ensuite passer aux questions.

L'honorable Guy J. Leblanc (ministre des transport, gouvernement de la Nouvelle-Écosse): Merci, monsieur le président. J'ai ici, à ma gauche, M. MacDougall, directeur de la politique des transports au Ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse.

Je veux tout d'abord souhaiter la bienvenue aux membres du comité au nom du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Monsieur le président, vous êtes toujours le bienvenu chez-nous.

Je suis heureux de l'occasion que vous me faites aujourd'hui de rencontrer le comité permanent des transports afin de discuter du projet de loi C-18, la nouvelle loi sur les transports, et du projet de loi C-19, la nouvelle loi sur le transport par véhicule à moteur. Je remercie le comité de l'évident engagement qu'il a pris à l'égard de la consultation, et notamment de la volonté qu'il a manifestée, en se rendant comme il l'a fait dans toutes les régions du pays, d'écouter ce qu'ont à dire les expéditeurs, l'industrie, le secteur du travail, les gouvernements et les autres groupes intéressés.

La liste des témoins que vous devez recevoir aujourd'hui témoigne bien de l'importance que revêtent ces lois pour tous ces groupes. Je sais que les membres du comité, et particulièrement ceux qui représentent cette province, comprennent l'importance d'un système de transport efficace et adéquat en fonction du bien-être et du développement économique de notre province.

Sans vouloir m'étendre plus que de raison sur cette question, je ferai remarquer que la population de notre

[Texte]

and many of our primary and secondary industries are geographically isolated from their major markets in central Canada and elsewhere. In order to remain viable and achieve acceptable economies of scale, industries in Nova Scotia must market their goods outside the Atlantic region. In turn, in order to be competitive in these outside markets, it is vital that these industries have access to an efficient, competitive, state-of-the-art system encompassing all modes of transportation.

It is recognized that there is a strong link between economic development and transportation. Transportation is critical to the achievement of our development opportunities. Failure to provide the necessary infrastructure and to maintain and operate it in a proper manner can only retard the province's economic growth and development. For many years the governments of the maritime provinces have advocated that the National Transportation Act endorse the following two regional development principles: one, transportation is recognized as a key to regional economic development; and two, where there is a conflict between regional economic development objectives and commercial viability, regional economic development must take precedence.

Bill C-18 reflects the first principle, but not the second. In fact, except for the statement in clause 3 of the new act, there is very little evidence that even the first principle has been taken into consideration in the development of the remainder of this bill. The emphasis appears to be on competition and commercial viability of the providers of transportation services. Without the commitment to the second principle, that development objective take precedence, the first principle may have very little meaning. I have serious concerns regarding the ability of the new act to ensure that adequate and stable transportation services are provided in the maritime provinces, particularly in Nova Scotia. I would like to discuss some of these concerns in more detail, and where appropriate make specific recommendations for this committee's consideration.

[Traduction]

province est plutôt réduite et que nombre de nos industries primaires et secondaires sont loin de leurs principaux marchés au centre du Canada et ailleurs. Afin de demeurer viable et de réaliser des économies d'échelle acceptable, les industries de la Nouvelle-Ecosse doivent vendre leur produit à l'extérieur de la région de l'Atlantique. Cela signifie que pour être concurrentiel dans ces marchés, il est vital que ces industries puissent bénéficier d'un système efficace, concurrentiel et moderne regroupant tous les modes de transport.

Il est reconnu que le développement économique est lié de près aux transports. Le transport est critique à la réalisation de nos possibilités de développement. Une infrastructure déficiente, mal entretenue et mal gérée ne pourra que retarder le développement et la croissance économique de la province. Il y a déjà bon nombres d'années que les gouvernements des provinces Maritimes préconisent que l'on reconnaisse dans la Loi nationale sur les transports les principes suivants en fonction du développement régional: premièrement que les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional; et deuxièmement, lorsqu'il y a conflit entre les objectifs liés au développement économique régional et la viabilité commerciale, qu'on accorde la priorité au développement économique régional.

Le projet de loi C-18 reconnaît le premier principe, mais pas le second. Au fait, si ce n'est à l'alinéa de l'article 3 de la nouvelle loi, il est très peu évident que l'on ait même tenu compte du premier principe dans les autres articles de ce projet de loi. Il semble que l'accent soit surtout sur la concurrence et la viabilité commerciale des entreprises de transport. Sans engagement à l'égard du second principe, à savoir que l'on accorde la priorité à l'objectif du développement, le premier principe est presque sans signification. J'ai de sérieux doutes quant à la capacité de la nouvelle loi à assurer la prestation de services de transport adéquats et stables dans les provinces maritimes et notamment en Nouvelle-Écosse. Je voudrais aborder certaines de ces inquiétudes de manière plus détaillée et, quand il est approprié de le faire, formuler des recommandations précises à l'intention de votre Comité.

• 0805

Air transportation: With regard to the air transportation as set out in Part II of Bill C-18, the Province of Nova Scotia is very concerned with the proposed exit provision contained in clause 76. This would allow withdrawal of a domestic service to or from a particular point upon 60 days advance notice. The province submits that 60 days is an inadequate lead time for a new carrier which may be interested in serving a particular point to make the necessary arrangements to begin service. On monopoly routes, this could result in service interruptions to the travelling public as well as to their air freight shippers, a situation which I find unacceptable.

Transport aérien: La disposition relative à l'avis d'abandon d'un service stipulé à l'article 76 de la partie II du projet de loi C-18 inquiète beaucoup la province de la Nouvelle-Écosse. Cette disposition permettrait d'éliminer un service intérieur à destination ou en provenance d'un endroit particulier sur préavis de 60 jours. Nous pensons qu'un préavis de 60 jours n'est pas suffisant pour permettre à un nouveau transporteur qui peut vouloir desservir un endroit particulier de prendre les arrangements nécessaires à cet effet. Sur les routes où il y a un monopole, cette mesure peut entraîner des interruptions dans les services offerts au public voyageur ainsi qu'aux expéditeurs de fret aérien, interruptions que je considère inacceptables.

[Text]

As one example, a new carrier may need to acquire additional aircraft before it can commence service, as two of the new airlines in this region know from experience. There can be delays of many months in obtaining new aircraft, even when orders are placed well in advance. Therefore, we recommend that the 60 day notice period be increased to 120 days. While even 120 days may not always be sufficient, I believe it would strike a better balance between the flexibility of the airlines to respond to market conditions and the desirability of ensuring the travelling and shipping public an adequate degree of protection from service interruption. In other words, this would better reflect the intent of paragraph 3(1)(d), which recognizes that transportation is a key to regional economic development.

In circumstances where a new carrier does not come forward to take over a monopoly route within 120 days, it appears the Minister can determine the service is essential and can provide financial assistance under clause 85. While the province views the possible provision of federal financial assistance as a desirable and necessary step in certain situations, we believe clause 85 is too vague and does not set out any criteria for determining exactly what "essential" means and when assistance should be provided in the public interest or in the interest of regional economic development.

Therefore, the province supports the recommendation contained in the sixth report of the Standing Committee on Transport, dated December 1985. It states that in essential air services, subsidy programs should be established and that the criteria for qualification for subsidies should be set out in detail. We support the public tender process as opposed to some type of cost-plus formula as being the most economical and efficient method of providing assistance. In this regard, we have no problem with subclause 85(2).

Both these recommendations concerning air transportation are intended to strengthen the principle that transportation is a key to regional economic development. This is the major concern of the Government of Nova Scotia. Adequate air service is critical to the economic development of all parts of our province. We believe inadequate exit notice and the lack of an essential air services subsidy program are detrimental to businesses dependent on air transportation. This does little to enhance the climate of economic stability in those communities attempting to encourage economic development.

[Translation]

Par exemple, il peut arriver qu'un nouveau transporteur doive acquérir un autre aéronef avant de pouvoir offrir un service, comme ce fut le cas de deux des nouveaux transporteurs aériens de notre région. Il peut s'écouler de nombreux mois entre la demande et la réception d'un nouvel aéronef, et ce, même si l'on a passé la commande bien à l'avance. Nous proposons donc de remplacer le préavis de 60 jours par un préavis de 120 jours. Bien que 120 jours ne suffisent pas toujours, je crois qu'un tel préavis assurerait un meilleur équilibre entre la flexibilité des transporteurs aériens à réagir aux conditions du marché et la volonté d'assurer au public voyageur et aux expéditeurs un degré de protection suffisant contre les interruptions de services. Autrement dit, cela reflèterait mieux l'intention de l'alinéa 3(1)d) qui veut que les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional.

Quand aucun nouveau transporteur n'offre de desservir une route où il y a monopole dans les 120 jours prévus, il semble que le ministre peut désigner le service comme essentiel et offrir un appui financier en vertu de l'article 85. Bien que nous reconnaissons que l'appui financier éventuel de la part du gouvernement fédéral soit une mesure souhaitable et nécessaire dans certains cas, nous croyons que l'article 85 est trop vague et qu'il ne renferme aucun critère qui permette d'établir avec exactitude ce que signifie le mot « essentiel » ni quand l'appui financier devrait être offert dans l'intérêt du public ou en fonction du développement économique régional.

Nous appuyons donc la recommandation formulée par le Comité permanent des transports dans son sixième rapport déposé en décembre 1985. Cette recommandation veut que pour les services aériens essentiels, on établisse des programmes de subventions et que les critères d'admissibilité à recevoir ces subventions soient établis d'une manière détaillée. Nous pensons que le processus d'appels d'offres publics est une méthode d'offrir un appui financier qui est plus efficace et plus rentable qu'une formule fondée sur le prix coutant majoré. Nous considérons que le paragraphe 85(2) est tout à fait approprié à cet égard.

Par ces deux recommandations relatives au transport aérien, nous voulons renforcer le principe qui veut que les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional. Ce principe est une préoccupation de premier plan pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Il est vital pour le développement économique de toutes les régions de notre province que nous puissions bénéficier d'un service de transport aérien adéquat. Nous croyons qu'un préavis insuffisant quant à l'abandon d'un service et que l'absence d'un programme de subventions en fonction des services aériens essentiels nuisent aux entreprises dont les activités dépendent du transport aérien. De telles lacunes contribuent bien peu à améliorer la stabilité économique des collectivités qui cherchent à favoriser le développement économique.

[Texte]

[Traduction]

• 0810

As one example close to home, the Yarmouth area was served by only one airline until last October, and may face such a possibility at some point again. Yarmouth requires air service, not only for the travelling public but also to get the area's products, particularly fresh fish and lobster, to major markets in a timely fashion. The possibility that portions of the province which are already disadvantaged may be made even more so through the reduction or withdrawal of air service is therefore of grave concern to this government.

I believe the implementation of these recommendations is vital, particularly if we are to view the principle contained in paragraph 3(1)(d) as having any substantive meaning.

Rail transportation: I would now like to discuss this subject as set out in part III of Bill C-18. One of the objectives of the bill is to encourage greater interest and intermodal competition. However, competition in the rail mode will be very difficult in Nova Scotia, because our shippers consist primarily of small and medium-sized industries which are captive to a single rail carrier.

To aid shippers, the government has introduced competitive line rates in Bill C-18. However, the benefits of competitive line rates are severely limited by subclause 135(4). This subclause, as you are aware, restricts the application of a competitive line rate to that portion of the movement which does not exceed 50% of the total miles or 500 miles, whichever is greater. Shippers in Atlantic Canada will not be able to utilize competitive line rates to distant markets, except through interchange at Saint John, New Brunswick with Canadian Pacific, or at St. Leonard, New Brunswick, where CN connects with the small regional Bangor and Aroostook Railroad.

In order to extend intra-rail competition to Nova Scotia shippers captive to a single carrier, we recommend the addition of subclause 6 to clause 135. Subclause 135(6) should read:

Subclause 135(4) shall not apply for movement of that traffic from or to points in the select territory, as defined in the Maritimes Freight Rates Act.

To further assist other shippers, our feeling is that trade organizations, and anybody representative of shippers, should be able to negotiate rates with a railway carrier. Individual small and medium-size shippers are not able to

À titre d'exemple, jusqu'en octobre dernier, la région de Yarmouth n'était desservie que par un seul transporteur aérien, et il peut arriver qu'elle doive de nouveau faire face à une telle éventualité. À Yarmouth, on a besoin de services de transport aérien, non seulement pour le public voyageur mais aussi pour transporter rapidement les produits de la région vers ses principaux marchés, notamment son homard et son poisson frais. La possibilité que certaines parties de la province, déjà défavorisées, le soient encore davantage par la réduction ou l'abandon de services, est donc une préoccupation majeure pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

L'application de ces recommandations est vitale, et d'autant plus si nous accordons de l'importance au principe énoncé à l'alinéa 3(1)d.

Transport ferroviaire: je voudrais maintenant aborder les dispositions relatives au service de transport ferroviaire de la partie III du projet de loi C-18. Le projet de loi vise, entre autres, à favoriser l'intérêt public et une plus grande concurrence entre les divers modes de transport. Il faut toutefois reconnaître qu'il sera très difficile de favoriser la concurrence en Nouvelle-Écosse dans le domaine du transport ferroviaire, parce que nos expéditeurs sont pour la plupart de petites et moyennes industries à la merci d'un seul transporteur ferroviaire.

Pour aider les expéditeurs, le gouvernement a introduit des prix de ligne concurrentiels dans le cadre du projet de loi C-18. Toutefois, le paragraphe 135(4) limite grandement les avantages que peuvent procurer ces prix. Comme vous le savez, ce paragraphe limite l'application d'un prix de ligne concurrentiel au tronçon qui ne dépasse pas 50 p. 100 de la distance totale du transport par rail ou 500 milles. Les expéditeurs de la région de l'Atlantique ne pourront pas se prévaloir de ces prix de ligne concurrentiels pour le transport de leurs produits vers leurs marchés éloignés, si ce n'est à la jonction des voies du Canadien Pacifique à St-Jean, au Nouveau-Brunswick, ou à St-Léonard, où les voies du CN rejoignent celles de *Bangor and Aroostook*.

Pour favoriser davantage la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire dans notre province, au profit des expéditeurs qui dépendent d'un seul transporteur, nous recommandons d'ajouter un sixième paragraphe à l'article 135. Le paragraphe 135(6) se lirait ainsi:

Le paragraphe 135(4) ne s'applique pas au transport de marchandises effectué pour un expéditeur, en provenance ou à destination de certains endroits du territoire désigné tel que défini dans la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

Pour aider les autres expéditeurs, nous croyons que des syndicats ou des mandataires de ces expéditeurs devraient pouvoir négocier des tarifs avec un transporteur ferroviaire. Les expéditeurs d'importance modeste ou de

[Text]

offer the volume of goods to negotiate a rate as favourable as a large shipper. A shipper should be able, if permitted in Bill C-18, to negotiate a more favourable rate for small shippers than if it was done on an individual basis. Also, it should be a cost saving to a rail carrier to negotiate with one organization, rather than a number of individual shippers.

Therefore we recommend Bill C-18 be amended to ensure that trade associations and anybody representative of shippers be entitled to meet with a single rail carrier to negotiate rate and service matters on behalf of the association's membership.

It would appear that confidential contracting will become the operating norm of the rail mode. It is therefore important that medium and small shippers, who are especially sensitive to changes in the marketplace, become aware of certain aspects of these confidential contracts. I therefore strongly support the retention of the publication requirements of subclauses 120(3) and 120(4).

The future of the Canadian National and Canadian Pacific railways appears from all indications to be in the operation of main lines. The operation of branch lines in our province as short-line railways in most instances does not appear to represent a viable alternative due to low volume of traffic. In those cases, truck transport appears to be the most logical alternative.

• 0815

According to subclauses 175(1) and (6), agreements may be reached to provide federal assistance for alternative transportation facilities and for the transition of these improved facilities, but only in the area served by the line. However, shippers who utilize but are not located on the line will in some instances be adversely affected by an abandonment. These businesses will no longer be able to send or receive goods by rail to companies on the branch lines. Therefore, we recommend that where off-line shippers are proven to be regular users of the line to be abandoned, governments of a province or municipality or any shipper or other body representative of shippers should qualify for subsidies outlined in either subclause.

Imposed public duty: Government-subsidized transportation services will always be required in countries as large and geographically diverse as Canada. Where public duties are imposed the government should clearly identify the carrier's responsibilities and provide adequate compensation.

Motor Vehicle Transport Act: I would now like to discuss this certain clause, and I would like to add that the agreement on the safety aspect of this bill was agreed by

[Translation]

taille moyenne ne peuvent pas offrir la même quantité de marchandises qu'un gros expéditeur, ce qui permet à ce dernier de négocier un prix plus avantageux. Le projet de loi C-18 devrait permettre à un expéditeur de négocier un meilleur prix pour un groupe de petits expéditeurs que s'il s'agissait d'un seul. Il devrait aussi être plus avantageux pour un transporteur ferroviaire, sur le plan des coûts, de négocier avec un groupe d'expéditeurs plutôt qu'avec plusieurs expéditeurs individuels.

Nous recommandons par conséquent d'amender le projet de loi C-18 de manière à permettre à des associations et des représentants d'expéditeurs de négocier avec un transporteur ferroviaire un prix et des conditions au nom des membres de l'association.

Il semblerait que la formule des contrats confidentiels soit sur le point de devenir la norme dans le domaine du transport ferroviaire. Il est donc important que les expéditeurs de taille modeste, qui sont particulièrement sensibles aux changements dans le marché, puissent être mis au courant de certains aspects de ces contrats confidentiels. Je recommande donc fortement de maintenir les exigences relatives à la publication des renseignements énoncés au paragraphe 120(3) et 120(4).

Tout indique que l'avenir du Canadien National et du Canadien Pacifique repose sur l'exploitation de grandes lignes. L'exploitation d'embranchements dans notre province, qui sont la plupart du temps des lignes de courte distance, n'apparaît pas comme une solution de rechange viable en raison du faible volume. Le transport par camion semble donc la solution la plus logique.

Aux termes des paragraphes 175(1) et 175(6), il est possible que le gouvernement fédéral accorde une aide financière en fonction d'autres moyens de transport et pendant la période de transition, mais seulement dans la région desservie par la ligne. Toutefois, les expéditeurs qui utilisent cette ligne, mais dont les installations ne sont pas situées sur celle-ci, devront parfois subir les conséquences négatives de l'abandon complet de la ligne. Ces entreprises ne pourront plus livrer de marchandises par le chemin de fer à des sociétés situées le long de ces embranchements ni en recevoir de ces dernières. Nous recommandons donc que les expéditeurs reconnus comme des usagers réguliers de l'embranchement devant être abandonné, les gouvernements provinciaux, les municipalités ou tout expéditeur ou représentant d'expéditeurs puissent recevoir les subventions stipulées dans ces deux paragraphes.

Devoir envers le public: dans les pays aussi vastes et aussi diversifiés sur le plan géographique que le Canada, on aura toujours besoin de services de transport subventionnés par le gouvernement. Quand des services publics s'imposent, le gouvernement devrait clairement définir les responsabilités du transporteur et offrir une compensation adéquate.

Loi sur le transport par véhicule à moteur: Je voudrais maintenant aborder un certain article, et je voudrais aussi ajouter que la plupart des provinces, y compris la

[Texte]

most provinces, which we were a part of, in the discussions last week in Ottawa.

The main thrust of Bill C-19 is to provide for the implementation of a fitness test and reverse onus by January 1, 1988, and for reverse onus to remain in place for three years. After this transition period, entry for extraprovincial trucking will be governed by the fitness test consisting of primarily safety and insurance requirements. While the Province of Nova Scotia is not opposed to these changes, we have some reservations regarding the need to define the public interest in subclauses 7(3) and 7(4) and the timing contained in clause 30. As well, we fully realize the importance of maintaining a continuous high level of highway safety, and thus support the development of the National Safety Code. Its implementation will be enhanced if an equitable cost-sharing formula can be reached between the provinces and the Government of Canada.

Safety programs exist today in the areas of driver testing, driver control, vehicle safety enforcement, insurance, and dangerous goods legislation. Nevertheless, in order to minimize any perceived deterioration in roadway safety as entry control moves to reverse onus and fitness, we do recommend the quick implementation of the National Safety Code in Canada.

I would like to conclude my remarks with a brief discussion of the review process.

The National Transportation Act passed in 1967 has remained substantially unchanged for the past 20 years. It has served us well over the years, but conditions have changed, thus making a less-than-perfect match between operating environment and regulatory framework.

The Province of Nova Scotia is pleased to see a provision in Bill C-18 for a major review commencing in 1992. Clause 266 calls for the Governor in Council to appoint one or more persons to carry out a comprehensive review of the operation of this and related acts. This will ensure that necessary modifications can be made to the proposed new national transportation legislation.

• 0820

To ensure that regional economic development is given the attention it deserves, we propose the following amendment to subclause 266(2):

The person or persons conducting the review shall assess the effect of the legislation referred to in subsection (1) on shippers, travellers and carriers and on trade, regions and their economic development, and,

[Traduction]

Nouvelle-Écosse, se sont entendues sur la question de la sécurité à l'occasion des discussions qui ont été tenues la semaine dernière à Ottawa.

Le principal objectif du projet de loi C-19 est de prévoir l'application d'un critère d'aptitude et le renversement du fardeau de la preuve à partir du premier janvier 1988, et de maintenir cette dernière mesure pendant trois ans. Après cette période de transition, l'acceptation d'une demande de licence de camionnage extra-provincial reposera sur le critère d'aptitude portant principalement sur les exigences en matière de sécurité et d'assurance. Bien que nous ne nous opposions pas à ces changements, nous avons toutefois certaines réserves relativement à la nécessité de définir l'intérêt public aux paragraphes 7(3) et 7(4) et à l'échéance déterminée à l'article 30. Nous reconnaissons aussi pleinement l'importance de maintenir la sécurité sur nos routes à un niveau élevé, et nous appuyons donc l'élaboration du Code national de la sécurité. Sa mise en oeuvre sera d'autant plus facilitée si les provinces et le gouvernement du Canada parviennent à s'entendre sur une formule de partage des frais qui soit équitable.

Il existe aujourd'hui toute une gamme de programmes de sécurité en fonction des examens de conduite, du contrôle des conducteurs, de la sûreté des véhicules, des assurances et du transport des marchandises dangereuses. Néanmoins, pour minimiser les effets de toute diminution sur le plan de la sécurité routière, d'ici à ce que nous appliquions le critère d'aptitude et le renversement du fardeau de la preuve, nous recommandons de mettre rapidement en application le Code national de sécurité au Canada.

Je voudrais conclure en abordant brièvement la question du processus d'examen.

La Loi nationale sur les transports, adoptée en 1967, n'a pas subi tellement de modifications au cours des 20 dernières années. Elle nous a bien servi, mais les conditions ne sont plus les mêmes, et cela entraîne un déséquilibre entre le cadre de la réglementation et le contexte dans lequel il faut administrer la loi.

La province de la Nouvelle-Écosse est heureuse de constater que le projet de loi C-18 renferme une clause stipulant qu'un examen complet devra être entrepris en 1992. L'article 266 prévoit que le gouverneur en conseil nomme une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la présente loi et des lois connexes. Cette disposition garantit que les modifications nécessaires pourront être apportées à la nouvelle loi nationale sur les transports.

Pour veiller à ce que l'on accorde l'attention voulue au développement économique régional, nous proposons d'apporter l'amendement suivant au paragraphe 266(2):

La ou les personnes qui effectuent l'examen doivent évaluer l'effet des lois visées au paragraphe (1) sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même que sur le commerce, sur les régions et leur développement

[Text]

where necessary or desirable, recommend amendments to

- (a) the national transportation policy set out in section 3; and
- (b) the legislation referred to in subsection (1).

Bill C-18 also calls for annual reviews by the agency at the expiration of each of the years 1988, 1989, 1990, and 1991. The information gathered for these annual reviews should prove invaluable during the four-year review in 1992. Thus we strongly support the annual as well as the four-year review.

I realize you have a very tight schedule, having been in St. John's yesterday and travelling to Moncton tonight. I want to thank you on behalf of our government for being so patient and also so early this morning.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, for focusing very directly on some very real regional concerns of the government. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais remercier le ministre d'avoir bien voulu comparaître devant notre Comité, ce matin. Je voudrais souligner une remarque qu'il a faite au début de son intervention et qui avait trait à l'entente ou aux discussions qui ont eu lieu avec le gouvernement fédéral et les ministres provinciaux au sujet du Code de sécurité routière.

Est-ce que j'ai bien compris quand vous avez dit que la majorité des provinces étaient d'accord ou est-ce que toutes les provinces étaient d'accord avec Ottawa? Que s'est-il produit, exactement?

M. G. Leblanc: La majorité des provinces étaient d'accord sur l'entente de principe. Il y avait quelques provinces qui devaient consulter le cabinet en ce qui concerne les propositions monétaires du programme, mais la majorité des provinces ont accepté en principe la proposition qui nous a été présentée par l'honorable John Crosbie.

M. Ouellet: Donc, il n'y a pas unanimité. Il y a des ministres qui désirent consulter leur conseil des ministres avant de donner une réponse finale.

M. G. Leblanc: C'est ça. Avant que l'entente finale ne soit réalisée, il y aura encore quelques consultations. Mais cela a été accepté en principe par la majorité des provinces.

M. Ouellet: Monsieur le ministre, pour ce qui est de la Nouvelle-Écosse, quel est votre échéancier de travail? Avez-vous l'intention de présenter un projet de loi pour la mise en vigueur de ce Code national de sécurité routière et à quel moment comptez-vous le faire?

M. G. Leblanc: Nous étudions présentement les règlements et les changements que nous devons y apporter avant qu'il ne soit mis en vigueur.

[Translation]

économique. Ces personnes peuvent, si elles l'estiment utile, recommander des modifications:

- a) à la politique nationale des transports prévue à l'article 3; et
- b) aux lois visées au paragraphe (1).

Le projet de loi prévoit aussi que l'Office effectue un examen annuel à la fin de 1988, 1989, 1990 et 1991. Les résultats de ces examens annuels devraient fournir des renseignements d'une valeur inestimable pour l'examen de 1992. Nous appuyons donc fortement la formule de l'examen annuel et de l'examen aux quatre ans.

Après les audiences que vous avez tenues hier à Saint-Jean et celles que vous tiendrez ce soir à Moncton, je comprends que votre programme est très chargé. Au nom de notre gouvernement, je vous remercie de la patience dont vous faites preuve et d'avoir bien voulu tenir une séance à une heure aussi matinale.

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie de nous avoir entretenus d'une manière aussi directe de certaines des inquiétudes très réelles du gouvernement de la Nouvelle-Écosse au sujet de ses régions. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to thank the Minister for having accepted to appear before this committee this morning. I would like to draw your attention to a comment he made at the beginning of his presentation related to the discussions held on the agreement between the federal government and the provincial ministers concerning the National Safety Code.

Did you say that the majority of the provinces agreed with Ottawa, or that all of them did? What exactly was the situation?

Mr. G. Leblanc: The majority of the provinces agreed with the agreement in principle. A few of the provinces indicated they would have to consult with their Cabinets concerning the program's proposals with regards to financial matters, but the majority of the provinces agreed in principle with the proposals set forth by the Hon. John Crosbie.

Mr. Ouellet: Therefore, the provinces do not unanimously agree. Certain ministers want to discuss the matter with their Cabinet before giving a final answer.

Mr. G. Leblanc: Exactly. There are still certain people to be consulted before a final agreement can be reached. But the majority of the provinces have agreed in principle.

Mr. Ouellet: Mr. Minister, what is the provinces' timetable? Do you intend to table the bill concerning the implementation of the National Safety Code and, if so, at what point in time?

Mr. G. Leblanc: We are presently looking into the pertinent regulations and the changes we will have to make to the Code before it can be implemented.

[Texte]

M. Ouellet: Dans combien de temps?

M. G. Leblanc: On pense pouvoir terminer pour 1988.

M. Ouellet: L'an prochain, donc?

M. G. Leblanc: C'est ça.

M. Ouellet: À la fin de l'année 1988 ou... ?

M. G. Leblanc: À la fin de l'année 1988.

M. Ouellet: Croyez-vous que la mise en application de la loi C-19 devrait attendre la mise en application de ce Code national dans toutes les provinces avant d'apporter des changements plus ou moins radicaux dans le domaine du transport par camion?

• 0825

M. G. Leblanc: Si je comprends bien votre question, je pense qu'il est nécessaire que les deux entrent en vigueur en même temps.

M. Ouellet: Merci. Je pense que vous nous avez donné une version modifiée de votre texte, à la page 7, en ce qui a trait justement à certains amendements que vous aimeriez voir à l'article 7 de la loi C-19. Est-ce que vous pouvez élaborer davantage sur ce que vous aimeriez voir modifié à l'article 7, aux sous-alinéas (3) et (4)?

Mr. G. Leblanc: We would like to have line 28 deleted and the balance of the subclause substituted by "likely to be detrimental to the public interest", and in subclause 7(4) delete line 24 and the balance of the subclause and substitute therefor "licence is sought and would likely be detrimental to the public interest".

M. Ouellet: D'accord. Vous mentionnez *and the timing contained in section 30*. Est-ce que cela veut dire que c'est sur la mise en application ou sur... ?

M. G. Leblanc: Pour l'article 30,
delete the complete clause and substitute therefor

30. Upon completion of the comprehensive review required by subsection 266(1) of the National Transportation Act, 1986, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister, after consultation by the Minister with the government of each province affected thereby, repeal subsections 7(3) to (5) and paragraphs 8(1)(a) to (d).

C'est la façon dont 30 serait modifié.

M. Ouellet: Je pense, monsieur le président, que pour les besoins du Comité, il serait peut-être utile que le ministre puisse nous remettre ces amendements que les membres du Comité étudieront certainement avec bienveillance.

Le président: C'est une bonne idée.

M. Ouellet: Merci.

Au début de votre exposé, monsieur le ministre, vous avez parlé de ce que vous avez appelé vous-même *what is... the essential service*. D'après vous, que devrait être

[Traduction]

Mr. Ouellet: And how long will this take?

Mr. G. Leblanc: We expect to finish in 1988.

Mr. Ouellet: Next year, then?

Mr. G. Leblanc: That is right.

Mr. Ouellet: At the end of 1988 or... ?

Mr. G. Leblanc: At the end of 1988.

Mr. Ouellet: Would it not be wiser to wait until the National Safety Code has been implemented across the country before enacting Bill C-19 and making more or less major changes to trucking operations?

Mr. G. Leblanc: If I understand your question directly, I think it is necessary that the two be implemented at the same time.

Mr. Ouellet: Thank you. I think you have given us a modified version of your brief. Could you tell us a little more about the changes you would like to see brought to subsections 7(3) and 7(4) of Bill C-19?

M. G. Leblanc: Nous souhaiterions que la ligne 28 soit supprimée et que la fin du paragraphe 7(3) soit remplacée par «... est susceptible de nuire à l'intérêt public»; qu'au paragraphe 7(4), on élimine la ligne 24 et le reste du paragraphe pour les remplacer par: «... la demande de licence est susceptible de nuire à l'intérêt public».

Mr. Ouellet: Fine. You mention the timing contained in section 30. Are you referring to the implementation or... ?

Mr. G. Leblanc: For section 30,
nous souhaiterions que l'article soit éliminé et remplacé par:

30. Après l'examen complet requis au paragraphe 266(1) de la Loi nationale sur les transports de 1986, le gouverneur en conseil peut, à la recommandation du ministre, après consultation par celui-ci du gouvernement de chaque province touchée, abroger les paragraphes 7(3) à 7(5) et les alinéas 8(1)a) à 8(1)d).

This is how we would like article 30 to read.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I think it might make things easier for the committee if the Minister could give us a copy of these amendments which the committee members would surely study attentively.

The Chairman: That is a good idea.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Minister, at the beginning of your presentation, you spoke about what you refer to in your own words as "the essential services". What, according to you, would these

[Text]

ces services essentiels? Au haut de la page 4, vous suggérez que des critères soient établis pour obtenir la qualification des subsides.

Vous vous rappellerez que notre Comité des transports avait justement recommandé ceci, sans faire une longue élaboration de ce que pourraient être ces critères. Je pense qu'ici, si on veut être consistants avec nous-mêmes, il va falloir qu'on définisse ces critères. Et peut-être que vous pourriez aider les membres du Comité à cerner davantage quels seraient ces critères pour ce que l'on considère des services essentiels.

Dans votre esprit, ce serait quoi les services essentiels?

M. G. Leblanc: Les services essentiels, ce serait surtout pour certaines régions qui sont un peu éloignées des grands centres ou des centres commerciaux, comme par exemple la région de Yarmouth. Il faut avoir accès à différents modes de transport nécessaires au développement économique des entreprises qui sont dans ces régions.

• 0830

M. Ouellet: Maintenant, est-ce que vous pensez qu'on devrait, dans la loi, mettre ce qu'on appelle une *grandfather clause* qui garantit la continuité des services dans les villes, qu'elles soient petites ou moyennes, ou dans les régions éloignées où il existe déjà des services de transport?

M. G. Leblanc: Certainement. En tant que province, on s'attache très fortement à ce principe-là parce que, en Nouvelle-Écosse, comme vous pouvez le constater, il y a plusieurs régions qui sont éloignées des grands centres et elles ont eu des services dans le passé. Et si ces services étaient enlevés ou diminués radicalement, cela pourrait dire qu'assez vite, on va perdre des industries. Les répercussions régionales et économiques seraient très graves.

M. Ouellet: Dernière question, monsieur le président. Cela a trait à la recommandation que vous faites au sujet du transport par chemins de fer.

Vous nous proposez un amendement à l'article 135 et vous nous parlez du *select territory as defined in the Maritimes Free Trade Act*. Pour les besoins de clarification de la part des membres du Comité ici, cela n'englobe pas seulement votre province cela, c'est. . .

M. G. Leblanc: Oui, cela englobe aussi. . .

M. Ouellet: C'est quoi. . . ?

The Chairman: I do not know what territory is, Mr. Ouellet.

M. G. Leblanc: Cela comprend aussi les provinces Atlantiques.

M. Ouellet: En totalité?

M. G. Leblanc: Oui. Cela inclut aussi la région de Gaspé.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

[Translation]

essential services be? At the top of page 4, you suggest that criteria for qualification for subsidies be established.

If you recall, the committee on transport recommended the same thing but did not go into a detailed account of what these criteria should be. I think, that if we want to be consistent, we will have to define these criteria. Maybe you might be able to help the committee members to better determine what the essential services criteria should be.

To your mind, what would constitute essential services?

Mr. G. Leblanc: Essential services would be those services required by certain areas that are a little removed from big centres or commercial centres, as the Yarmouth area for example. The companies located in these areas must have access to the different means of transportation essential to their economic development.

Mr. Ouellet: Do you think the bill should contain a grandfather clause that would guarantee that transportation services that already exist in small- or medium-size cities, or in remote areas, would be maintained?

Mr. G. Leblanc: Certainly. This is a principle we strongly adhere to because there are several areas in Nova Scotia that are located at some distance from big cities and that already have access to transportation services. If these were services were completely eliminated or greatly decreased, industries would waste no time to move away. The effects on the regions and their economies would be very serious.

Mr. Ouellet: One last question, Mr. Chairman. My question pertains to the recommendation you made concerning rail transportation.

You suggest that an amendment be made to section 135 and you talk a "select territory as defined in the Maritimes' Free Trade Act". In order to clarify things for the committee members, this does not only include your province, it. . .

Mr. G. Leblanc: It also includes. . .

Mr. Ouellet: What is. . . ?

Le président: Je ne sais pas ce qu'on entend par territoire, monsieur Ouellet.

Mr. G. Leblanc: It also influenced the Atlantic provinces.

Mr. Ouellet: All of them?

Mr. G. Leblanc: Yes. It also includes the Gaspé area.

M. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

[Texte]

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, you have mentioned you would like to see the exit time-limit provision extended from 60 to 120 days for air carriers. In order to protect smaller, isolated communities, the Americans have insisted that air carriers who wish to drop a route cannot do so unless and until another carrier is found to take it over. Do you think a similar provision would be useful or should be in this legislation?

Mr. G. Leblanc: I stated earlier we want to be assured. Perhaps a grandfather clause would be sufficient. Our main concern is that this bill does not provide the opportunities for areas which have been served by all modes of transportation. It will provide an avenue for these services to be withdrawn, leaving the area in economic disarray, because the principal mode of transportation is one of the key fabrics in any kind of industry and will disappear.

We thought 120 days would be comprehensive, but I can see where there would be some problems with that kind of legislation in some areas, because if nobody wants to come in, where do we stand? I think there should be a provision to ensure some mode of transportation is left. We want the essential service.

Mr. Benjamin: You would like to see some kind of provision that would prevent abandonment of a community until another carrier is found.

Mr. G. Leblanc: Right.

Mr. Benjamin: This brings us to the subsidized or essential public service route. It is obvious that the airlines and the railways will even in greater numbers be attempting to abandon smaller isolated markets, and it will at least give the appearance, if not the fact, that they are looking for subsidies. I am sure the people of Yarmouth, and that is the next one on the list for Air Canada, will want something done to keep an airline there that can deliver their goods, especially their air freight, to places like Boston and New York and so forth, or to central Canada.

• 0835

Do you not think there is a danger that the way the bill reads now it is just an incentive for airlines to plead poverty at a given location and say they are going to leave it, and then be eligible for a subsidy? There will be literally dozens of locations all over the country doing that. Do you not think there is a risk of that? When you allow airlines to just take the good and leave the bad—the freedom to move in and out of a given place—then you have thrown out any element of cross-subsidization and you have increased the discrimination against people in communities just because of where they happen to be located.

So do you not think the bill, both in principle and in detail, flies in the face of something we all want? It is an

[Traduction]

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, vous avez dit que vous souhaiteriez que l'on remplace le préavis de 60 jours par un préavis de 120 jours à l'intention des transporteurs aériens. Pour protéger leurs petites collectivités isolées, les Américains ont insisté pour qu'un transporteur aérien qui désire abandonner un service ne puisse le faire jusqu'à ce qu'un autre transporteur puisse l'offrir. Croyez-vous qu'il serait utile d'introduire une disposition analogue dans cette loi, ou que nous devrions le faire?

M. G. Leblanc: J'ai dit plus tôt que nous souhaitions en avoir l'assurance. Une clause de droits acquis suffirait peut-être. Notre principale inquiétude tient à ce que le projet de loi n'offre aucune possibilité aux régions qui ont été desservies par tous les modes de transport. Il permet que ces services soient éliminés, laissant ainsi la région dans un désordre économique, parce que le principal mode de transport est l'un des principaux éléments de toute espèce d'industrie, et qu'il disparaîtra.

Nous avons pensé qu'un préavis de 120 jours pourrait faire l'affaire, mais j'entrevois certaines régions où ce genre de loi pourrait occasionner des difficultés, parce que si personne ne veut offrir le service, nous nous retrouvons gros Jean comme devant. Je crois qu'il faudrait prévoir qu'un certain mode de transport demeure. Nous voulons que la loi nous garantisse les services essentiels.

M. Benjamin: Vous voudriez que la loi empêche l'abandon d'un service offert à une collectivité jusqu'à ce qu'un autre transporteur puisse prendre la relève.

M. G. Leblanc: C'est juste.

M. Benjamin: Cela nous amène à parler des services subventionnés ou essentiels. Il est évident qu'un grand nombre de transporteurs aériens et ferroviaires voudront abandonner de petits marchés isolés, et que cela suggérera qu'ils veulent obtenir des subventions. Je suis persuadé que les gens de Yarmouth, et c'est la prochaine région visée par Air Canada, voudront que quelque chose se fasse pour qu'ils puissent toujours profiter de services de transport aérien afin de pouvoir livrer leur produit à Boston et New York, par exemple, ou au centre du Canada.

Ne croyez-vous pas que la formulation actuelle du projet de loi incite les transporteurs aériens à laisser tomber un service sous prétexte qu'il n'est pas rentable, et à se qualifier ainsi pour recevoir une subvention? Cela risque de se produire à des douzaines d'endroits dans tout le pays. Qu'en pensez-vous? En permettant ainsi aux transporteurs aériens de choisir—en leur permettant d'entrer ou de se retirer à leur guise—on élimine tout élément d'interfinancement et l'on pénalise du même coup des gens qui ont le malheur de vivre dans certaines collectivités.

Ne croyez-vous donc pas que le projet de loi, tant de par son principe que par ses détails, nuit à un objectif que

[Text]

essential part of regional and economic development and should not discriminate against Canadians because of where they live. Do you not think, for an area like yours, the bill is bad in principle?

Mr. G. Leblanc: I am very aware of the situation in Yarmouth that you referred to, and I think that is a very good example of where essential service could be kept. To make all members aware of that situation, Air Canada is in the process of maybe moving out of Yarmouth, but also the people of Yarmouth have three airlines flying in there every day now under the new services of Air Nova and Air Atlantic, which is a far better service than they had before.

I am one to look at the realities of life, and the service that was offered in Yarmouth and the business that was in Yarmouth did not require one large airline carrier to travel once a day. I think the people are being better served with a smaller carrier, which is more efficient, more cost-effective. And as far as transportation of cargo, which is mainly seasonal, when you talking about fish products in that particular area, those products can be accommodated by a smaller airline. It is more economical and more efficient.

I realize that what you are saying is that one of the major transportation systems could move out of an area. There is always that possibility. We still have a free enterprise system and the tendering process in this country. A lot of entrepreneurs, such as Air Bras D'Or in this province, have taken on some transportation lines, which communities did have before. They have moved into a transportation market where Air Canada at that time could not provide the services. So I feel there are ways, there are mechanisms around to provide the essential services to outlying areas, and this bill does not necessarily prevent that from happening. There are some amendments we would like to see, but I do not think the bill should be rejected in any way. Those kinds of examples stand up to all areas.

• 0840

Mr. Benjamin: By extension, I guess this also is sort of the same general area. You are aware of the designated area, the demarcation line that will keep a large degree of regulation to protect the north. I would gather from the kind of amendment you want that you prefer to see that demarcation line include all the Atlantic provinces. Would that be a fair assumption of what you would like to see in the Gaspé and the Atlantic provinces?

Mr. G. Leblanc: We would not want the demarcation line to include those. That is not the interpretation I was trying to get. . .

Mr. Benjamin: The Government of Newfoundland yesterday said they thought it should include their entire province. I was wondering if Nova Scotia felt the same way.

[Translation]

nous voulons tous atteindre? Le transport est un élément essentiel du développement économique et régional, et les Canadiens ne devraient pas être pénalisés à cause de l'endroit où ils habitent. Pensez-vous que le principe du projet de loi est nuisible pour une région comme la vôtre?

M. G. Leblanc: Je suis très au courant de la situation à Yarmouth, et je crois que c'est un très bon exemple d'un endroit où l'on pourrait maintenir un service essentiel. Pour que tous sachent de quoi nous parlons, Air Canada est sur le point de se retirer de Yarmouth, mais les habitants de cette région bénéficient aujourd'hui des services de trois transporteurs aériens grâce aux nouveaux services offerts par Air Nova et Air Atlantic. Les habitants de Yarmouth sont mieux desservis qu'ils ne l'ont jamais été.

Je suis plutôt réaliste, et je dois admettre qu'il n'était pas nécessaire qu'un gros transporteur aérien desserve quotidiennement la région de Yarmouth. Je crois que la population de Yarmouth est mieux desservie par un transporteur plus petit, qui offre des services plus efficaces et plus économiques. Et cela vaut aussi pour le transport des produits de la pêche, qui est surtout saisonnier. Ce genre de service est plus économique et plus efficace.

Vous dites que l'un des gros transporteurs pourrait abandonner le service dans une région donnée. C'est toujours possible. Mais notre système favorise toujours la libre entreprise et le processus des appels d'offres. Un grand nombre d'entrepreneurs, comme Air Bras D'Or, en Nouvelle-Écosse, ont entrepris d'offrir certains services de transport qui existaient déjà. Ils ont accepté d'offrir certains services de transport qu'Air Canada ne pouvait offrir à l'époque. Je suis donc d'avis qu'il y a moyen d'offrir les services essentiels dans les régions éloignées et que ce projet de loi n'empêche pas forcément que cela puisse se faire. Il y a certains amendements que nous souhaiterions voir apporter, mais je ne pense pas qu'il faille rejeter entièrement le projet de loi. Ces exemples valent pour toutes les régions.

M. Benjamin: Dans la même veine, vous êtes au courant, je suppose, de la zone désignée, de la ligne de démarcation qui protégera la région du Nord. D'après le genre d'amendement que vous souhaiteriez, je présume que vous préféreriez que les provinces de l'Atlantique fassent partie de cette zone. Mon interprétation est-elle juste?

M. G. Leblanc: Non, pas tout à fait. Ce n'est pas le message que je voulais. . .

M. Benjamin: Les représentants du gouvernement de Terre-Neuve nous ont dit hier qu'ils souhaiteraient que leur province fasse partie de cette zone. En est-il de même pour la Nouvelle-Écosse?

[Texte]

Do you think the demarcation line should be a fixed line, whether it is the 50th or 55th parallel, or whatever? Or do you think there should be flexibility in the legislation that would allow the agency to pick. . . ? There are many places close to the U.S. border in southern Canada that are isolated, and I think of northwest Ontario, parts of the Atlantic region, and spots in southern Quebec that you could consider remote and isolated, but they would be way south of that fixed line. Do you think there should be flexibility to allow places to be specifically designated, in addition to the demarcation line?

Mr. G. Leblanc: I do not have an opinion to offer, because I do not see that it really relates to this province.

Mr. Cochrane: On a point of order, I have the Newfoundland brief here, and I do not see where it says that—

Mr. Benjamin: No, in answer to questions yesterday, when I believe Mr. Angus asked him about—

Mr. Angus: He wanted it in the gulf.

Mr. Benjamin: He wanted it right down to the gulf.

Mr. Angus: The gulf-Spadina line. Do you you remember that one?

Mr. Cochrane: They are saying remote and isolated communities.

Mr. Benjamin: I know, but in response to questions yesterday—

The Chairman: And he had a smile on his face when he said it.

Mr. Angus: But he came back and said it very seriously.

The Chairman: We are in Nova Scotia right now, let us leave Newfoundland. . .

Mr. Cochrane: Should we not keep the record straight?

The Chairman: The tape does not show any smile. The tape shows what the brief says, and the exchange, I agree. But when he answered the question, the Hon. Mr. Dawe had a large smile on his face; the Chair certainly remembers that.

Mr. Angus: But he did add an additional comment to say that he was very serious in that response.

The Chairman: Mr. Leblanc is here; the Minister of Nova Scotia is here, and that is who we are examining now. We have one more minute on this line of questioning.

Mr. Benjamin: Thank you, Dennis, that was very helpful this morning. I want to ask the Minister about the Canadian Trucking Association. Initially, a couple of years ago they came out in support of the reverse-onus test, but have since changed their minds and now say it is completely unworkable. They also want the implementation of Bill C-19 delayed for at least a year until the National Safety Code and the bodies necessary to

[Traduction]

Faudrait-il établir la ligne au niveau du 50^e ou du 55^e parallèle, selon vous? Croyez-vous plutôt que l'office devrait jouir d'une certaine latitude à cet égard? Je connais bien des endroits, tout près de la frontière des États-Unis, qui sont isolés, et en disant cela, je pense aussi au nord-ouest de l'Ontario, à certaines régions de l'Atlantique et à certains endroits du sud du Québec, que l'on pourrait considérer comme éloignés, mais qui seraient bien au sud de cette ligne de démarcation. Faudrait-il prévoir une certaine latitude pour permettre que certains endroits puissent être désignés en plus de ceux au nord de la ligne de démarcation?

M. G. Leblanc: Je n'ai rien à dire à ce sujet, parce que cela ne touche pas tellement la Nouvelle-Écosse.

M. Cochrane: J'invoque le Règlement. J'ai ici le mémoire du gouvernement de Terre-Neuve, et je ne vois pas où l'on parle. . .

M. Benjamin: Non, c'est en réponse à une question que lui a posée M. Angus, hier, que M. . .

M. Angus: Il voulait que la ligne de démarcation passe par le golfe.

M. Benjamin: Il voulait qu'elle descende jusqu'au golfe.

M. Angus: La ligne golfe-Spadina. Vous en souvenez-vous?

M. Cochrane: Il parle de collectivités éloignées et isolées.

M. Benjamin: Je sais, mais en réponse à certaines questions, hier. . .

Le président: Et en disant cela, son petit sourire était évident.

M. Angus: Mais il l'a par après répété très sérieusement.

Le président: Nous sommes aujourd'hui en Nouvelle-Écosse; oublions Terre-Neuve. . .

M. Cochrane: Ne faudrait-il pas rétablir les faits?

Le président: Les sourires n'apparaissent pas sur l'enregistrement. L'enregistrement reproduit parfaitement le mémoire et les échanges qui s'ensuivent. Je ne conteste aucunement cela. Mais il demeure qu'en répondant à cette question, M. Dawe affichait un large sourire; je m'en souviens très bien.

M. Angus: Mais il a par la suite ajouté que sa réponse était très sérieuse.

Le président: Mais pour l'instant, nous avons devant nous M. Leblanc, ministre de la Nouvelle-Écosse, et c'est cela qui compte. Il ne nous reste plus qu'une minute.

M. Benjamin: Merci, Dennis. J'apprécie beaucoup votre intervention. Je voudrais poser une question au ministre au sujet de l'Association canadienne du camionnage. Il y a un an ou deux, cette association appuyait le critère du renversement du fardeau de la preuve, mais a depuis changé son fusil d'épaule et soutient maintenant qu'il est totalement inapplicable. Elle souhaite aussi qu'elle retarde d'un an la mise en vigueur du projet de loi C-19, jusqu'à

[Text]

enforce it are in place—that we should not proceed, as the United States did, with the deregulation and then bring in the safety measures afterwards, that in the meantime safety will, by those who are not the reputable and conscientious companies—

• 0845

The Chairman: Would you put your point, please?

Mr. Benjamin: Would you agree that the bill be delayed for at least a year until the other elements on trucking are in place?

Mr. G. Leblanc: No, I would not agree with that.

The Chairman: Thank you. I have Mr. Cochrane, Mr. Clifford, Mr. Taylor and Mr. Reid. If you all want questions, it is going to be within the timeframe used by the first two questioners. Mr. Ouellet used eight minutes and Mr. Benjamin used eight minutes. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Mine is very brief. Mr. Minister, I am led to believe from discussion with the Minister of Transportation in Newfoundland that the provinces are conducting a study with regard to the size of loads trucks would be allowed to carry on the highways. Is that the case?

Mr. G. Leblanc: Yes.

Mr. Cochrane: I know some of your comments about branch lines and so on. I gather that before a decision is made on that, the government, I presume, or the provinces would realize that it would be very difficult for the federal government to both subsidize improved highways and at the same time subsidize continuing operation by CN on routes that are perhaps less advantageous. Has the Government of Nova Scotia formed a position with regard to that study?

Mr. G. Leblanc: No, at this time it has not.

Mr. Cochrane: But it is under way.

Mr. G. Leblanc: Yes.

Mr. Cochrane: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Mr. Minister, it was very nice to see this report this morning. I am particularly happy to hear about your remarks with regard to the National Safety Code, about how you want to get on with it as soon as possible after January 1, 1988. Was an agreement reached about pre-implementation of a plan for a financial agreement between the federal government and the Government of Nova Scotia?

Mr. G. Leblanc: An agreement in principle with most of the provinces, as I said earlier, was reached; but as I said,

[Translation]

ce que le code national de sécurité et les organismes nécessaires en fonction de son application soient en place—que nous n'entreprenions pas la déréglementation pour n'introduire qu'ensuite les mesures de sécurité, comme on l'a fait aux États-Unis, parce qu'entre temps, les sociétés peu fiables et consciencieuses feront fi de la sécurité. . .

Le président: Dites ce que vous avez à dire, s'il vous plaît?

Mr. Benjamin: Seriez-vous d'accord pour que le projet de loi soit reporté au moins d'un an jusqu'à ce que les autres éléments concernant le camionnage soient en place?

M. G. Leblanc: Non je ne serais pas d'accord.

Le président: Merci. MM. Cochrane, Clifford, Taylor et Reid veulent prendre la parole. S'ils veulent tous poser des questions, ils devront ne pas prendre plus de temps que pour les deux premières questions qui ont été posées. MM. Ouellet et Benjamin ont pris chacun huit minutes. Monsieur Cochrane, la parole est à vous.

M. Cochrane: Ma question est très brève. Monsieur le ministre, j'ai cru comprendre, d'après les discussions que j'ai eues avec le ministre des Transports de Terre-Neuve, que les provinces réalisent une étude sur la charge que les camions pourraient avoir pour emprunter les grandes routes. Est-ce exact?

M. G. Leblanc: Oui.

M. Cochrane: J'ai entendu vos commentaires sur les lignes d'intérêt local et sur certaines autres questions. Je suppose qu'avant de prendre une décision, le gouvernement ou les provinces réaliseront que le gouvernement fédéral aurait du mal à la fois à subventionner des grandes routes en meilleur état et à continuer à financer les activités du CN sur des itinéraires qui sont peut-être moins avantageux. Est-ce que le gouvernement de Nouvelle-Écosse a pris position à propos de cette étude?

M. G. Leblanc: Non, pas pour l'instant.

M. Cochrane: Mais c'est en cours.

M. G. Leblanc: Oui.

M. Cochrane: Merci.

Le président: Merci monsieur Cochrane. Monsieur Clifford, la parole est à vous.

M. Clifford: Monsieur le ministre, le rapport de ce matin était très intéressant. J'ai été ravi d'entendre vos remarques sur le Code national de sécurité et que vous voulez qu'on avance aussi vite que possible dans ce domaine après le 1^{er} janvier 1988. Êtes-vous parvenu à un accord sur la phase préliminaire d'application d'un plan pour une entente financière entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Nouvelle-Écosse?

M. G. Leblanc: Nous sommes parvenus à un accord de principe avec la plupart des provinces, comme je l'ai dit

[Texte]

some of the provinces want to go back to their governments and. . .

Mr. Clifford: But was there any cost-sharing discussed between Nova Scotia and. . . ?

Mr. G. Leblanc: Yes, cost-sharing was discussed and we agreed to those cost-sharing agreements which were discussed.

Mr. Clifford: How much would you forecast it would cost you to carry out and enforce the National Safety Code in Nova Scotia?

Mr. G. Leblanc: The ongoing costs?

Mr. Clifford: Yes.

Mr. G. Leblanc: The ongoing costs would be about \$6 million a year. I do not have that exact figure.

The Chairman: For Nova Scotia or for the total?

Mr. G. Leblanc: No, that is another figure. Let me see, I do not have that figure.

Mr. Clifford: But you have probably worked that out in the bowels of the department somewhere, I am sure.

I listened to the Yarmouth example and how you ended up being better served. In my city, like Yarmouth, Air Canada did not just threaten, they pulled out of our city, and we rebounded as you say Yarmouth has. We have better service now in London than we had before, but you still persist in wanting to have some criteria for essential service subsidy. What would it then be? If Yarmouth worked out positively, why do you persist in thinking that you are going to have something not work out?

Mr. Lablanc: We also have a ferry service in Yarmouth, which is a major link for our province and also especially for that area, and there is always the possibility that those services could be dropped. That is why we have to have those provisions in there, to protect those areas. Cape Breton is the same way. We have to show that those services will be maintained and productive.

The Chairman: Mr. Taylor.

• 0850

Mr. Taylor: I would like to get clarification on clause 76, which deals with carrier withdrawal. The bill gives 60 days, and you are suggesting 120. The bill provides for the agency by order to increase it or decrease it. Is this not more reasonable than to put in another figure? It might be 125 days or it might be 150 days. If the agency has the authority to extend it in consultation with the licensee, is this not a more reasonable and sensible way to do it?

Mr. G. Leblanc: I guess we would like to see a bottom line of 120 days and an extension above and beyond this, if there is a need for it, instead of 60 days as the bottom line.

[Traduction]

plus tôt, mais certaines provinces veulent en référer à leur gouvernement et. . .

M. Clifford: Est-ce qu'il y a eu des discussions sur le partage des coûts entre la Nouvelle-Écosse et. . .

M. G. Leblanc: Oui, nous avons discuté du partage des coûts et nous sommes entendus sur ce sujet.

M. Clifford: Combien prévoyez-vous qu'il vous en coûtera pour appliquer le Code national de sécurité en Nouvelle-Écosse?

M. G. Leblanc: Les coûts d'application?

M. Clifford: Oui.

M. G. Leblanc: Ces coûts seraient d'environ 6 millions de dollars par année. Je n'ai pas les chiffres exacts.

Le président: Pour la Nouvelle-Écosse ou pour le total?

M. G. Leblanc: Non, cela c'est un autre chiffre. Laissez-moi regarder mes notes, non je n'ai pas ce chiffre.

M. Clifford: Mais je suis sûr que vous avez étudié cette question quelque part à l'intérieur de votre ministère.

J'ai écouté le cas de Yarmouth et la façon dont vous avez réussi à être mieux desservis. Dans ma ville, comme à Yarmouth, Air Canada ne s'est pas contenté de menacer, ils se sont retirés et nous nous retrouvons dans la situation que vous avez décrite pour Yarmouth. Nous bénéficions maintenant d'un meilleur service à London mais vous, vous insistez pour qu'il y ait des critères pour le financement des services essentiels. Pourquoi est-ce nécessaire? Si vous avez réussi à bien régler le cas de Yarmouth, pourquoi continuez-vous à croire qu'il y a des cas qui ne se régleront pas?

M. G. Leblanc: Nous avons aussi un service de ferry à Yarmouth, qui est un lien essentiel pour notre province et tout particulièrement pour cette région. Il y a toujours la possibilité que ce service puisse être abandonné. C'est pourquoi nous devons avoir ces dispositions dans le projet de loi pour protéger ces régions. Le Cap Breton se retrouve dans la même situation. Il faut démontrer que ces services continueront à exister et seront rentables.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais obtenir des clarifications sur l'alinéa n° 76, qui traite du retrait des transporteurs. Le projet de loi prévoit 60 jours et vous en demandez 120. Le projet de loi prévoit la création d'un office pour augmenter ou diminuer ce délai. Est-ce que ce chiffre de 120 est plus justifié qu'un autre? Ce pourrait être 125 jours ou 150. Si l'office a le pouvoir de prolonger ces consultations auprès du détenteur de licence, n'est-ce pas une façon plus raisonnable et sensée de procéder?

M. G. Leblanc: Nous aimerions qu'il y ait une échéance de 120 jours, qui puisse être prolongée si besoin est, au lieu d'une échéance de 60 jours comme pour l'instant.

[Text]

Mr. Taylor: I can see the point, but the act did provide for more or less under the present wording.

I have just one other point to clear up. I understood when the Hon. Mr. Ouellet was questioning that you said you would have the National Safety Code completely in line by 1988. Do I understand that you will have it in line by January 1, 1988, to start the year?

Mr. G. Leblanc: I said the end of January.

Mr. Taylor: Oh, this is pretty close. Thank you very much.

Mr. Ouellet: On a point of clarification, did you say at the end of the year, or the beginning of the year?

Mr. G. Leblanc: End of January.

Mr. Ouellet: Do you mean your legislation will be passed in January 1988, or it will be tabled in your legislature in 1988?

Mr. G. Leblanc: It means it will be tabled.

Mr. Reid: Mr. Minister, is a captive shipper to you one served only by a single railway, or is it really the captive shipper only when it does not have any viable trucking service as well? I would like a supplementary question to it, please.

Mr. G. Leblanc: My interpretation would be of a single railway.

Mr. Reid: Are there any major shippers or even medium-sized shippers in Nova Scotia that are not served by a trucking service?

Mr. G. Leblanc: Not to my knowledge; I do not think there are.

Mr. Reid: Mr. Minister, I heard your comments with respect to the competitive line rates and the comments that the 50% limitation and the limitation to 500 miles would not be of much benefit to you. I rather gather that the interswitching provisions are not very helpful to you either. Is this not what you are saying when you have only Saint John and St. Leonard available to you?

Mr. G. Leblanc: Yes. One of the reasons is that the containers we have here in this port and especially in this province cannot be shipped by road. This is our major concern.

Mr. Reid: Is there anything you ship that cannot be shipped by truck?

Mr. G. Leblanc: Some of our containers cannot be shipped long distances by truck.

Mr. Reid: Then with the connection at St. Leonard, which is an American line, have you considered the impact, adverse or otherwise, by reason of an interswitching? I am concerned with the 30-kilometre limit of interswitching with your shippers. Will this have any impact on the volume, quantity of shipping and the competitiveness of Nova Scotia shippers?

[Translation]

M. Taylor: Je comprends, mais la loi, dans sa formulation actuelle, permet que ce délai soit allongé ou écourté.

Il me reste une autre question à éclaircir. Quand M. Ouellet vous a interrogé, vous avez répondu que le Code national de sécurité serait complètement appliqué en 1988. Dois-je comprendre que cela commencera au 1^{er} janvier 1988, au début de l'année?

M. G. Leblanc: J'ai précisé à la fin de janvier.

M. Taylor: Oh, ce n'est pas très loin. Merci beaucoup.

M. Ouellet: Vous avez dit à la fin de l'année ou au début de l'année?

M. G. Leblanc: A la fin de janvier.

M. Ouellet: Entendez-vous par là que votre législation sera adoptée en janvier 1988, ou qu'elle sera présentée devant votre législature en 1988?

M. G. Leblanc: Je veux dire qu'elle sera présentée.

M. Reid: Monsieur le ministre, pour vous, est-ce qu'un expéditeur captif est quelqu'un qui n'est desservi que par une compagnie de chemin de fer ou est-il un expéditeur captif s'il n'a accès à aucun service viable de camionnage? J'aurais après une autre question s'il vous plaît.

M. G. Leblanc: Pour moi, ce serait une seule compagnie de chemin de fer.

M. Reid: Y a-t-il en Nouvelle-Écosse des expéditeurs importants, ou même de taille moyenne, qui ne sont desservis par aucun service de camionnage?

M. G. Leblanc: Non, au mieux de ma connaissance je ne crois pas.

M. Reid: Monsieur le ministre, j'ai écouté avec attention vos commentaires sur les prix des lignes concurrentiels et sur les limitations de 50 p. 100 et à 500 milles qui n'offriraient pas grand avantage pour vous. J'en conclus que les dispositions sur le changement de voie ne vous sont pas non plus très utiles. Est-ce que c'est cela que vous voulez dire en ayant accès qu'à Saint-Jean et à St. Léonard?

M. G. Leblanc: Oui. Une des raisons est que les conteneurs qui sont dans ce port, et en vérité dans la province, ne peuvent pas être expédiés par route. C'est une préoccupation importante pour nous.

M. Reid: Avez-vous des expéditions qui ne peuvent pas être acheminées par camion?

M. G. Leblanc: Certains de nos conteneurs ne peuvent pas être transportés par camion sur de grandes distances.

M. Reid: A propos de la liaison avec St. Léonard, qui est une voie ferrée américaine, avez-vous étudié les effets néfastes ou autres qui découleraient des changements de voies? Je me demande quelle conséquence cette limite de changement de voie de 30 kilomètres aura pour vos expéditeurs. Est-ce que cela jouera sur le volume, sur le nombre d'expéditions ou sur la capacité de faire concurrence des expéditeurs de Nouvelle-Écosse?

[Texte]

Mr. G. Leblanc: No, I do not think it would have.

Mr. Reid: Would it have any adverse impact by reason of Americans having access to Nova Scotia through this interswitching limit?

Mr. G. Leblanc: I do not believe so at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I want to thank you, Mr. Minister, for appearing and I want to thank the members for co-operating with the Chair. Your brief is part of the record and also the exchanges, so thanks very, very much. We usually take an extra long time with the first witness because we are all fairly energetic, but we did it within the timeframe.

• 0855

We now call the second witness, which is a mild change. It is National Sea Products Limited, which may work out very well. Appearing on behalf of National Sea Products Limited is Mr. Michael Scheibmayr. Please identify the gentleman with you. We have your brief. We let the Government of Nova Scotia read its brief because it was a government, and we try to have an extra long time with a government presentation. I hope you can give the highlights of your brief so we can get more questions in.

Mr. Michael Scheibmayr (Manager, Corporate Distribution, National Sea Products Limited): I will do that. The theme of my brief presentation is the competitive thrust of deregulation. I am representing National Sea Products, one of the largest vertically integrated seafood companies in the world, with processing plants all along the Atlantic seaboard in both Canada and the U.S. and offices across North America and overseas.

Over 8,000 employees, including 600 workers in plants along the U.S. coast, make up National Sea's army of land-based workers. Another 500 sea-going employees are crew members aboard our 59-vessel fleet. Rounding out National Sea's production team is a vital network of thousands of independent fishermen who are supplying fresh catches daily to our plants in the Maritimes.

Our annual corporate transportation budget exceeds \$25 million, using trucking, including intermodal, as our prime mode of transportation, ocean shipping, and to a lesser degree rail services. Transportation is of vital interest to our operations and will continue to play a crucial role in the future development and growth of our industry. Having to haul our goods from often remote corners of this region and delivering them straight across our vast country timely and cost-effectively is a challenge that requires resourceful planning and execution.

[Traduction]

M. G. Leblanc: Non, je ne crois pas que ça en aura.

M. Reid: Est-ce que le fait que les américains aient accès à la Nouvelle-Ecosse, grâce à cette nouvelle limite sur les changements de voies, pourrait avoir des effets néfastes?

M. G. Leblanc: Pour l'instant, je ne crois pas.

Le président: Merci monsieur Reid. Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer et je remercie les députés de leur coopération. Votre mémoire, comme nos conversations, seront portés à nos dossiers. Encore une fois, merci beaucoup. Nous passons généralement plus longtemps avec le premier témoin parce que nous sommes en pleine forme, mais cette fois-ci, nous avons respecté le temps imparti.

J'appelle maintenant le second témoin. Il s'agit de la *National Sea Products Limited*, représentée par M. Michael Scheibmayr. Dites-nous, s'il vous plaît, qui vous accompagne. Nous avons votre mémoire. Dans le cas du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, nous avons laissé le Ministre nous lire son mémoire, parce que c'est un gouvernement. En règle générale, nous accordons plus de temps à la présentation d'un gouvernement. J'espère que vous pourrez nous résumer votre mémoire pour que nous puissions avoir davantage de temps à consacrer aux questions.

M. Michael Scheibmayr (directeur de la commercialisation, National Sea Products Limited): C'est donc ce que je vais faire. Ma présentation portera sur l'augmentation de la concurrence découlant de la déréglementation. Je représente *National Sea Products*, une des plus grandes sociétés de fruits de mer intégrée verticalement au monde, avec des usines de transformation tout le long de la côte Atlantique au Canada et aux États-Unis et des bureaux en Amérique du Nord et à l'étranger.

Nous avons plus de 8,000 employés, dont 600 travailleurs dans des usines le long de la côte américaine qui constituent la main-d'oeuvre de *National Sea Products* à terre. À cela s'ajoute 500 marins-pêcheurs embarqués à bord de nos 59 navires. En comprimant des prises de *National Sea* il y a un réseau vital de milliers de pêcheurs indépendants qui approvisionnent tous les jours avec leurs prises fraîches nos usines des Maritimes.

Le budget annuel de transport de notre société dépasse 25 millions de dollars consacrés pour l'essentiel au camionnage, au transport intermodal, au transport maritime et dans un moindre degré au transport par rail. Le transport est un élément vital de nos activités et continuera à jouer un rôle crucial dans le développement et la croissance à venir de notre industrie. Le ramassage de nos produits dans des endroits souvent éloignés de cette région et leur livraison directement à travers notre vaste pays à temps et de façon efficace en terme de coût est un défi. Cela suppose une planification et une exécution qui exigent des ressources.

[Text]

In an increasingly competitive environment, ease of access, reliability of service, and the cost of transportation are essential elements for the competitive positioning of our products both here and abroad. We therefore strongly support regulatory reform as outlined in the proposed legislation, as it recognizes the need for greater competition in and between the transportation industry, which will consequently lead to reductions in cost and thereby lower the sales prices of our products. The same view is echoed by shippers throughout Canada, who are saying if we want stability in our economy, we have to be more competitive in world markets. Transportation, after all, is a derived demand, and it will only prosper if manufacturers and processors are able to compete world-wide.

Some remarks toward Bill C-18 and Bill C-19: We have seen some good progress in the trucking industry, but we have also seen some procrastination, encouraged to some degree by the present regulatory system. Flexibility and innovative approaches by progressive carriers are hampered by regulatory red tape. In many cases, restricted entry has protected premium prices. The new legislation promises to change that, and all of these positive steps toward the creation of a healthier competitive environment will spur innovation and cost efficiency in the trucking industry. I believe those carriers who have realized this and are planning for the future by marketing their services more effectively and negotiating with shippers in new and resourceful ways by planning how to maximize efficiencies on operating routes and taking advantage of new technologies are the ones who will have a competitive edge in the future.

In a regulatory atmosphere, the nature of negotiating contracts will be less inhibited. We will be looking for long-term commitments which will mutually benefit both the carrier and ourselves. It is not merely a question of low rates but of developing trusted business arrangements where free market forces will determine realistic price levels based on demand.

Although we are not heavy users of rail transportation other than intermodal, I would just like to make a few comments. I believe our railway system is one of the leading ones in the world and does not need protection from anyone. I feel competition will make it stronger, more flexible to adjust quickly to changing market conditions, and more innovative and cost effective. However, it would not be fair to expect these changes without giving the railways the same freedom to move. If they are to operate more competitively, they must be

[Translation]

Dans un milieu de plus en plus concurrentiel, la facilité d'accès, la fiabilité des services et le coût du transport sont des éléments essentiels pour la situation concurrentielle de nos produits ici et à l'étranger. C'est la raison pour laquelle nous sommes fortement en faveur de la réforme de la réglementation telle qu'elle apparaît dans la législation proposée, car elle reconnaît qu'on a besoin d'une plus grande concurrence au sein du secteur du transport, et entre ses divers éléments. Cela amènera des réductions de coût et réduira donc les prix de vente de nos produits. Les expéditeurs à travers tout le Canada partagent cette opinion et disent que si nous voulons que notre économie soit stable, il faut que nous soyons plus concurrentiels sur les marchés mondiaux. La demande du transport n'est, après tout, qu'une demande secondaire et ne sera prospère que si les fabricants et les transformateurs sont capables d'être concurrentiels partout dans le monde.

Je ferai maintenant quelques remarques sur les projets de lois C-18 et C-19. Nous avons enregistré des progrès intéressants dans le secteur du camionnage mais nous avons aussi constaté que le système réglementaire actuel encourage dans une certaine mesure l'inaction. La bureaucratie réglementaire freine les approches souples et innovatrices des transporteurs progressistes. Dans de nombreux cas, les limitations placées à l'entrée dans le secteur ont protégé les prix. La nouvelle législation devrait modifier cela et toutes les mesures positives vers la création d'un milieu concurrentiel plus sain permettront de rependre l'innovation et l'efficacité en terme de coût dans le secteur du camionnage. Je suis convaincu que les transporteurs qui ont pris conscience de ceci et qui s'organisent pour l'avenir en commercialisant leurs services de façon plus efficace, et en ayant une approche nouvelle et pleine de ressources pour les négociations avec les expéditeurs sont ceux qui auront un avantage concurrentiel à l'avenir. Ils s'organisent pour maximiser leur efficacité sur leurs itinéraires et tirer parti des nouvelles technologies.

La négociation des contrats sera plus libre dans un milieu déréglementé. Nous chercherons des ententes à long terme qui seront à l'avantage mutuel du transporteur et de nous-mêmes. Il ne s'agit pas seulement que de bas prix mais aussi de parvenir en confiance à des accords commerciaux dans lesquels les forces libres du marché détermineront les niveaux de prix réalistes en fonction de la demande.

• 0900

Même si nous ne sommes pas de gros utilisateurs du transport ferroviaire, autre que le transport intermodal, j'aimerais faire quelques commentaires. Je crois que notre système ferroviaire est l'un des premiers du monde et qu'il n'a pas besoin de protection de quiconque. Je crois que la concurrence le rendrait plus fort, plus souple pour s'ajuster plus rapidement à l'évolution du marché, il deviendrait plus innovateur et plus efficace en termes de coûts. Il serait toutefois injuste d'attendre ces changements sans accorder aux compagnies de chemins de fer la même

[Texte]

allowed to rationalize and streamline their operation where they see fit.

Eliminating the practice of collective rate making by the railways and allowing shippers to negotiate confidential contracts are welcome changes, which are in the true competitive spirit of the act. Unfortunately we in Atlantic Canada are at a disadvantage, as we are primarily served by one railway. This provides little incentive for the railway to enter into competitive contract bargaining. However, increase and expansion of intermodal services in this region will bring some of the competitiveness back into focus as they will go head to head with the trucking industry.

[Traduction]

liberté. Si on veut qu'elle devienne plus concurrentielle, on doit leur permettre de rationaliser et de réduire leurs activités là où elle le juge nécessaire.

L'élimination de la pratique des compagnies de chemins de fer des prix collectifs et l'autorisation pour les expéditeurs de négocier des contrats confidentiels sont des nouveautés bienvenues, cadrant bien avec l'esprit vraiment concurrentiel de la nouvelle loi. Malheureusement, nous sommes désavantagés dans la région Atlantique, n'étant vraiment desservis que par une compagnie de chemins de fer. Il y a donc peu de raison à la pousser à négocier des contrats concurrentiels. Toutefois, l'augmentation et l'élargissement des services intermodaux dans cette région feront sentir la présence de la concurrence alors que les services ferroviaires seront nez à nez avec ceux du camionnage.

• 0905

In this respect, I would like to draw your attention to subclause 144(5) of Bill C-18, which basically states that when favourable piggyback rates are offered to shippers, the same have to be offered to common carriers. This subclause stands completely in contrast with the competitive philosophy of the new transportation policy, and I urge the committee to make recommendations to have subclause 144(5) replaced with the previous subsection 265(8) of the Railway Act.

Finally, some provisions should be made to ensure the confidentiality of contracts under the Atlantic Region Freight Assistance Act and the Maritime Freight Rates Act.

I have two quick notes on air transportation and ocean shipping. National Sea is one of the three largest users of air freight in Atlantic Canada, and our interest is in expanded competitive service in this region, particularly in respect of the distribution of fresh fish, which is expanding at a very rapid rate. In ocean shipping, briefly, the concept of shipping conferences goes against all principles of a free and competitive transport environment. I feel no one should have cartel privileges. We strongly endorse the government's action to allow independent action for conference members as well as confidential contracts with shippers.

In summing up my remarks, National Sea strongly supports the new legislation in its principle to create a free and competitive environment in which both carriers and shippers can function effectively. The common objective must be increased competitiveness of Canadian goods in world markets and the role of carriers is to assist industries like ours to achieve that goal.

The Chairman: Thank you, Mr. Scheibmayr, for your succinct overview of the brief, from a very important segment of the Nova Scotia economy. I throw it open to

J'aimerais attirer votre attention sur l'alinéa 144(5) du projet de loi C-18 qui précise pour l'essentiel que quand on offre à des transporteurs des tarifs rail-route avantageux, il faut offrir ces mêmes tarifs aux transporteurs publics. Cet alinéa va à l'encontre de la philosophie concurrentielle de la nouvelle politique sur le transport et je demande au Comité de recommander que cet alinéa 144(5) soit remplacé par l'ancien alinéa 265(8) de la Loi sur les chemins de fer.

Enfin, il faudrait prévoir des dispositions pour assurer la confidentialité des contrats en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

J'ai deux brefs commentaires sur le transport aérien et sur le transport maritime. *National Sea* est un des trois plus gros utilisateurs de transport aérien dans la région Atlantique et nous avons intérêt à ce que ce service concurrentiel prenne de l'ampleur de la région, en particulier pour la distribution du poisson frais qui prend très rapidement de l'ampleur. En ce qui concerne le transport maritime, le concept de conférence d'expédition va à l'encontre de tous les principes du milieu de transport libre et concurrentiel. Je crois que personne ne devrait bénéficier des privilèges d'un cartel. Nous appuyons fortement les mesures du gouvernement pour permettre le comportement indépendant des membres des conférences ainsi que la passation de contrats confidentiels avec les expéditeurs.

Pour résumer mes remarques, *National Sea* appuie fortement la nouvelle législation avec son principe de créer un milieu libre et concurrentiel dans lequel les transporteurs et les expéditeurs pourront travailler efficacement. L'objectif commun doit être d'augmenter la capacité concurrentielle des produits canadiens sur les marchés mondiaux. Le rôle des transporteurs est d'aider les entreprises comme la nôtre à atteindre cet objectif.

Le président: Merci, monsieur Scheibmayr, pour cette présentation rapide de votre mémoire. Vous représentez un élément très important de l'économie de la

[Text]

questions. I have Mr. Ouellet and Mr. Angus at the moment.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank our witnesses for their appearance and giving us the view of their industry, which I think is very important.

Could you for the benefit of the members of this committee indicate to us the breakdown in the use of the various modes of transport? Do you use more trucks than airplanes? What is the—

Mr. Scheibmayr: Our primary mode of transportation is trucking including intermodal, which is really a part of the railway service. That, I would say, covers roughly 80% of our transportation. I would say that 15% would be ocean-going and perhaps 5% air freight.

Mr. Ouellet: I see. In your presentation, on the last page you say that you are one of the largest users of air freight in Atlantic Canada.

Mr. Scheibmayr: Yes.

Mr. Ouellet: Many of the witnesses that have appeared before the committee indicate to us that with the deregulation there has been a pattern change in the services in the regions. Big jets maybe once a day serviced some locality. We now see the emergence of a more frequent service, but with small airplanes. With these types of airplanes there is seldom space for cargo. Are you monitoring this? What is your reaction to it?

I see that in principle you support deregulation in the hope that it will bring more competition and more services to the region, but in reality will it happen? In the case of your product things have to be flown out quickly, I suppose. I wonder to what extent that type of change of service, rather than helping your company, might not hinder your company.

• 0910

Mr. Scheibmayr: You are right. Space is limited under the current system and we end up having to truck a lot of air freight from our plants to the major airports in Halifax, St. John's, or Moncton, where we have some space allotments. However, it is probably unlikely that we will be able to move products directly out of rural areas by smaller aircraft. Even under deregulation, we will still have to move the products to the major airports.

Mr. Ouellet: I am glad that you have referred to ocean shipping and the concept of shipping conference. As you know, there is another piece of legislation, and I will be serving on the legislative committee dealing with this other legislation.

Can we really get rid of the shipping conference? I think they are so powerful that, as you say, you have to suffer with them and you hope that these amendments are

[Translation]

Nouvelle-Écosse. C'est le moment des questions. M. Ouellet puis M. Angus.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier nos témoins d'être venus devant nous et de nous avoir fait part des opinions de ce secteur d'activité qui est très important.

Pourriez-vous, pour préciser les choses, nous dire quelle est la répartition des divers modes de transport que vous utilisez? Avez-vous davantage recours aux camions qu'aux avions?

M. Scheibmayr: Le principal moyen de transport que nous utilisons est le camionnage, avec le transport intermodal qui fait en vérité partie du service ferroviaire. Cela répond à environ 80 p. 100 de nos besoins. Je dirais que 15 p. 100 de nos expéditions empruntent le transport maritime, et peut-être 5 p. 100 la voie des airs.

M. Ouellet: Je vois. À la dernière page de votre mémoire, vous dites que vous êtes l'un des plus gros utilisateurs du transport aérien dans la région Atlantique.

M. Scheibmayr: Oui.

M. Ouellet: De nombreux témoins qui se sont présentés devant nous nous ont dit que la déréglementation a modifié la structure des services dans la région. Autrefois, de gros avions réactés desservaient une fois par jour certaines villes. Il semble maintenant qu'on va augmenter la fréquence du service, mais avec des avions plus petits. Ces avions disposent de moins de place pour l'embarquement des marchandises. Surveillez-vous cela? Comment réagissez-vous?

Je vois qu'en règle générale, vous êtes favorables à la déréglementation en espérant que celle-ci amènera davantage de concurrence et de services dans la région. Mais est-ce que ça se passera bien comme ça? Dans le cas de vos produits, ils doivent être acheminés rapidement à destination je suppose. Je me demande dans quelles mesures cette évolution du service ne nuirait pas à votre société plutôt que de l'aider.

M. Scheibmayr: Vous avez raison. Avec le système actuel l'espace est limité et nous devons acheminer par camions une partie importante de nos expéditions par air de nos usines jusqu'aux grands aéroports de Halifax, St-Jean ou Moncton où de l'espace est réservé aux cargos. Il est toutefois peu probable que nous pourrions expédier directement les marchandises des régions rurales avec des avions plus petits. Même avec la déréglementation, nous devrons encore transporter nos produits jusqu'aux grands aéroports.

M. Ouellet: Je suis ravi que vous ayez fait allusion au transport maritime et au concept des conférences expédition. Comme vous le savez, il y a un autre projet de loi et je siégerai au comité législatif qui l'étudiera.

Pouvons-nous vraiment nous débarrasser des conférences expédition? Je crois qu'elles sont si puissantes que, comme vous l'avez dit, vous devez vivre avec elles et vous

[Texte]

lesser evils, but will the shipping conference allow independent action by individual conference members or will legislation become just a pious hope?

Mr. Scheibmayr: Shipping conferences are very strong, and their argument has always been that it gives stability to the shipping world. However, I challenge that. I think free enterprise that is based on demand will determine the supply. At the port in Halifax, we have seen a number of people from outside the conference who have served this market very well and added some competitive elements to certain conferences. I welcome this action because there is some competition among the members of the conferences, and I hope that this will be a first step in elimination of conferences as a concept in the future.

Mr. Ouellet: In fact, you are satisfied with this first step, but you would like to get rid of them, just as I would. You think we should eventually take the big leap and forbid such a cartel operation.

Mr. Scheibmayr: Yes, that is my view.

Mr. Angus: Welcome, Mr. Scheibmayr. First of all, you indicated to Mr. Ouellet the breakdown of the various modes you use, but what percentage cost of your product is in domestic transport? I am also talking about Canadian products going into the States.

Mr. Scheibmayr: It would be roughly \$15 million.

Mr. Angus: How much on the dollar?

Mr. Scheibmayr: I would say about 40%, which also includes the movement of raw materials and fish from one location to another.

• 0915

Mr. Angus: Yes, it is probably one of the highest we have seen in our travels. How is the price of your product established? Is it cost plus profit, or is it market driven?

Mr. Scheibmayr: It is completely market driven.

Mr. Angus: So when you say that the deregulation of transportation will consequently lead to a reduction in cost and thereby lower the sales price of our products, that is not quite accurate, given the other answer you just gave me. If it is market driven, if the buyer is the one who determines the price, based on the competition of the marketplace, it will not necessarily result in a lower price.

Mr. Scheibmayr: It will result in reduction of cost, which would add to the profitability of the organization.

Mr. Angus: My point exactly. One of the scenarios that we have been hearing about is that in a deregulated market, especially in the more remote sections of the

[Traduction]

contenter dans l'immédiat d'espérer que ces modifications interviennent. Est-ce que les conférences expédition permettront aux membres des mesures indépendantes ou est-ce que la législation restera juste un voeu pieux?

M. Schibmayr: Les conférences expédition sont très puissantes et elles se sont toujours défendues en disant que cela stabilisait le secteur de l'expédition. Je n'en suis pas du tout convaincu. Je crois que la libre entreprise, qui répond à la demande, doit déterminer l'offre. Nous avons vu de nombreuses sociétés, au port de Halifax qui n'appartiennent pas à la conférence et qui desservent très bien ce marché et ont ajouté des éléments concurrentiels à certaines conférences. Je suis en faveur de cette mesure parce qu'elle fait apparaître une certaine concurrence entre les membres de la conférence et j'espère que ce ne sera que la première étape pour l'élimination de ce concept de conférences à l'avenir.

M. Ouellet: En vérité, cette première étape vous satisfait, mais vous aimeriez bien vous en débarrasser, tout comme moi. Vous croyez que nous devrions franchir un pas de plus et interdire de tels cartels.

M. Scheibmayr: Oui, c'est ce que je pense.

M. Angus: Soyez le bienvenu, monsieur Scheibmayr. Tout d'abord, vous avez dit à M. Ouellet quelle utilisation vous faites des divers moyens de transports. Pouvez-vous nous dire ce que représente, en pourcentage, les coûts du transport intérieur dans les coûts de vos produits? Je parle aussi ici des produits canadiens acheminés aux États-Unis.

M. Scheibmayr: Ça doit être de l'ordre de 15 millions de dollars.

M. Angus: Et dans un dollar?

M. Scheibmayr: Je dirais environ 40 p. 100, mais cela comprend également le transport des matières premières et du poisson d'un endroit à un autre.

M. Angus: Oui, c'est probablement un des plus des plus élevés que nous ayons vus dans nos déplacements. Comment le prix de votre produit est-il établi? D'après le coût plus une marge de profit, ou d'après les forces du marché?

M. Scheibmayr: Entièrement d'après les forces du marché.

M. Angus: Ainsi, lorsque vous dites que la déréglementation des transports entraînera une réduction du coût et donc une baisse du prix de vente de vos produits, cela n'est pas tout à fait exact, étant donné l'autre réponse que vous venez de me donner. Si le prix dépend des forces du marché, si c'est l'acheteur qui détermine le prix, d'après la concurrence du marché, cela n'entraînera pas nécessairement la baisse du prix.

M. Scheibmayr: Cela entraînera une réduction du coût, ce qui accroîtra la rentabilité de l'organisation.

M. Angus: C'est exactement ce que je voulais faire ressortir. Parmi les scénarios dont on nous a parlé, il y a la possibilité que la déréglementation du marché, surtout

[Text]

country, there is a potential for monopoly-making. Is there not a danger that this will occur and you will become captive to somebody who is prepared to squeeze every last nickel out of you?

Mr. Scheibmayr: I honestly do not believe this. If I look back in history, in most of our remote areas where we have fishing plants, it has traditionally been small carriers who have serviced those particular points. They continue to do so, and I feel very strongly that they will provide the same type of service in the future to us. I do not think that the large carriers will infringe on that territory or try to gobble them up. I think where you might see an impact is in the larger routes: Halifax, Toronto, that type of thing.

Mr. Angus: Perhaps you may be back before us 10 years from now looking for re-regulation.

The Chairman: I am calling the next witness, the Nova Scotia New Democrats, represented by Mr. John Holm. The Nova Scotia New Democrats, the Canadian Railway Labour Association-Nova Scotia Legislative Committee—are they here? Then the next witness is Scotia Investments. Mr. Dillman, are you ready to proceed now? That would certainly help the committee.

Mr. Elwood Dillman (Transport Co-ordinator, Scotia Investments): I am waiting for Mr. Williams, who should be here in a very few minutes.

The Chairman: You are ahead of schedule. I was just trying to make sure we keep moving. Are any other witnesses here, even the witness ready to proceed this afternoon? Who are you?

Mr. John H. MacDonnell (Transportation Manager, Stora Forest Industries): Stora Forest Industries.

The Chairman: Good, come right up. Colleagues, appearing on behalf of Stora Forest Industries is Mr. MacDonnell. I think you have a brief that has been or is being circulated to members. If you want to highlight your brief, we can then throw it open to questions. I must say thank you for being here, ready, willing and able—I think willing and able—to make your brief in view of this little gap we have.

• 0920

Mr. MacDonnell: Good morning. We at Stora Forest Industries welcome this opportunity to express our views on the proposed national transportation legislation. Transportation is an ever-changing industry and transportation policies and regulations must follow. The new legislation, by encouraging competition between modes, will allow Canadian shipper-producers to be more competitive on the world market, resulting in more job security in manufacturing in all regions.

Stora Forest Industries, the manufacturer of wood pulp and newsprint, has its office and plant located at Port Hawkesbury, Nova Scotia. Approximately 1,000 people

[Translation]

dans les régions les plus éloignées du pays, entraîne la constitution de monopoles. N'y a-t-il pas un danger que cela se produise et que vous deveniez captif de quelqu'un qui soit prêt à vous arracher jusqu'au dernier sou?

M. Scheibmayr: Sincèrement, je ne le crois pas. L'histoire nous apprend que dans la plupart des régions éloignées où nous avons des usines de poisson, ce sont de petits transporteurs qui assurent le service. Ils continuent de le faire et je suis convaincu qu'il nous fourniront le même genre de service à l'avenir. Je ne crois pas que les gros transporteurs empiètent sur ce territoire ou tentent de les absorber. Il pourrait toutefois y avoir un effet sur les parcours importants: Halifax, Toronto, etc.

M. Angus: Peut-être reviendrez-vous devant nous dans dix ans pour demander de nouveau la réglementation.

Le président: J'appelle le prochain témoin, les Néo-Démocrates de Nouvelle-Écosse, représentés par M. John Holm. Les Néo-Démocrates de Nouvelle-Écosse, le Comité législatif de Nouvelle-Écosse de l'Association des syndicats des cheminots du Canada—sont-ils ici? Alors le prochain témoin est *Scotia Investments*. Monsieur Dillman, êtes-vous prêt à commencer? Cela serait certainement utile au Comité.

M. Elwood Dillman (coordonnateur des transports, Scotia Investments): J'attends M. Williams, qui devrait être ici sous peu.

Le président: Vous êtes en avance sur l'horaire. Je voulais tout simplement faire avancer les choses. Y a-t-il d'autres témoins ici, même le témoin qui devait être entendu cet après-midi? Qui êtes-vous?

M. John H. MacDonnell (directeur des transports, Stora Forest Industries): *Stora Forest Industries*.

Le président: Bien, avancez. Chers collègues, représentant *Stora Forest Industries*, voici M. MacDonnell. Je crois que votre mémoire a été remis au membres du Comité ou l'est présentement. Si vous désirez présenter les points saillants de votre mémoire, nous pourrions ensuite passer aux questions. Je dois vous remercier d'être ici, prêt, apte et disposé—je crois que vous êtes apte et disposé—à présenter votre mémoire pour combler ce petit hiatus.

M. MacDonnell: Bonjour. Nous de *Stora Forest Industries* sommes heureux de cette occasion qui nous est offerte d'exprimer notre opinion sur le projet de loi nationale sur les transports. L'industrie des transports est en constante évolution et les politique et les règlements doivent suivre cette évolution. La nouvelle mesure législative, qui encourage la concurrence entre les modes de transport, permettra aux producteurs et expéditeurs canadiens d'être plus compétitifs dans le marché mondial, ce qui entraînera une plus grande sécurité d'emploi dans le domaine de la fabrication dans toutes les régions.

Stora Forest Industries, fabricant de pâte et de papier journal, a son siège et son usine à Port Hawkesbury (Nouvelle-Écosse). La société emploie directement

[Texte]

are directly employed by the company in the mill and woodland operations, with an additional 1,000 people indirectly employed through contractors, silviculture and woodland programs.

The sulphite woodpulp and newsprint produced by Stora is marketed in Canada, the United States and offshore locations throughout the world. Stora is not only the leading local industry, but indeed one of the largest industries in Nova Scotia in terms of gross sales, employment, payroll and value added by manufacturing. The 1986 performance statistics illustrate the company's impact on local and Nova Scotia economy: gross payroll, \$44 million; value of wood consumed, \$43 million; value of chemicals consumed, \$12 million; expenditures and plant maintenance, \$8 million; and cost of purchased power, \$12 million.

Stora's inbound woodpulp is transported entirely by independent contract truckers, while inbound chemicals are transported by common carrier. Outbound shipments of woodpulp and newsprint to the Atlantic region, central Canada and eastern United States are by common carrier, both rail and truck. We do have the capability to ship by water; however, market areas and volume dictate against this.

Both market woodpulp and newsprint are world-wide commodities with prices determined by market forces of supply and demand, as opposed to cost considerations. Wood pulp demand varies with the level of economic activity, with prices volatile, moving up and down with the general business cycle. Newsprint has traditionally been more stable, but with the introduction of some 20% new capacity throughout the world since 1980, this has resulted in a supply position forcing operating rates to be controlled.

We are of course in direct competition with our fellow Atlantic producers of pulp and paper, as well as those in Quebec and Ontario who serve the eastern U.S. and offshore markets. Stora's annual transportation-distribution bill to North American markets is in excess of \$14 million, while our overall cost to all market areas is in excess of \$24 million.

The cost of transportation is a significant element in the delivered price of our goods and it is a major factor in determining our competitiveness. Therefore, as a user of transportation services both for inbound and outbound movement, we are certainly concerned with any legislation that may influence our position in the marketplace.

As a member of the Canadian Pulp and Paper Association, we are on record through their submission as strongly supporting the transportation initiatives contained in Bill C-18 and recommend that they be

[Traduction]

environ 1,000 personnes à l'usine et dans les exploitations forestières et en elle emploie 1,000 autres indirectement par l'entremise d'entrepreneurs et de programmes de sylviculture et de boisé.

La pâte au sulfite et le papier journal produits par Stora sont vendus au Canada, aux États-Unis et en divers endroits outre-mer. Stora n'est pas seulement la première industrie locale, mais bien l'une des plus grandes industries de Nouvelle-Écosse au titre du chiffre d'affaire, de l'emploi, de la liste de paye et de la valeur ajoutée par la fabrication. Les statistiques de performance de 1986 montrent bien l'effet de la société sur l'économie locale et sur celle de la Nouvelle-Écosse: liste de paye brute, 44 millions de dollars; valeur du bois consommé, 43 millions de dollars; valeur des produits chimiques consommés, 12 millions de dollars, dépenses et entretien de l'usine, 8 millions de dollars et coût de l'énergie, 12 millions de dollars.

Les approvisionnements en pâte sont transportés en totalité par des camionneurs indépendants sous contrat, tandis que les approvisionnements en produits chimiques sont transportés par des transporteurs publics. Les expéditions de pâte et de papier journal vers la région de l'Atlantique, le centre du Canada et l'est des États-Unis se font par des transporteurs publics, rail et camion. Nous sommes en mesure d'expédier par eau, toutefois l'emplacement des marchés et le volume militent contre cette solution.

La pâte et le papier journal sont des denrées mondiales dont le prix est déterminé par le jeu de l'offre et de la demande sur les marchés, plutôt que par des facteurs de coût. La demande de pâte varie selon l'activité économique; les prix sont volatiles et suivent le cycle général des affaires. Traditionnellement, le papier journal est plus stable, mais la mise en place de quelque 20 p. 100 de capacité nouvelle à travers le monde depuis 1980 force à contrôler les taux d'exploitation en raison de la situation de l'offre.

Nous sommes évidemment en concurrence directe avec les autres producteurs de pâtes et papier de l'Atlantique, de même qu'avec ceux du Québec et de l'Ontario qui desservent le marché de l'est des États-Unis et les marchés d'outre-mer. La facture annuelle de transport et de distribution de Stora pour les marchés nord-américains dépasse 14 millions de dollars, tandis que notre coût global pour tous les marchés dépasse 24 millions de dollars.

Le coût du transport est un élément important du prix de nos marchandises à la livraison et c'est un facteur déterminant de notre compétitivité. Ainsi, à titre d'utilisateurs de services de transport tant pour les approvisionnements que pour les expéditions, nous nous intéressons de très près à toute mesure législative qui pourrait influencer notre situation dans le marché.

À titre de membres de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, nous avons déjà appuyé publiquement et fortement, par l'entremise du mémoire de cette association, les initiatives du projet de loi C-18 en

[Text]

implemented at the earliest possible date. The legislative initiatives contained in Bill C-18 are required to achieve the desired goal of an efficient and low-cost transportation service and to provide a balance between shipper and carrier interests.

As a captive shipper far removed from our major markets in Canada and the United States, we are vitally interested in this legislation and how it may influence our competitive position. Bill C-18 introduces a number of areas that are of interest to both shipper and carrier, which can only help to improve our ability to compete in the marketplace, particularly with our friends across the border.

• 0925

As indicated earlier, Stora is basically supportive of this bill. We also recognize that the bill contains a number of provisions with potential for influencing our position, some of which I would like to comment on: confidential contracts, competitive line rates, the public-interest appeals.

Confidential contracts will allow the shipper and carrier together to negotiate on price, service, and other conditions of particular interest to both in order best to service a market area. This will bring back control of the routing to the shipper, while assisting the railroads in regaining the long-haul traffic lost to the U.S. roads. Railways will have greater price flexibility to offer shippers through the non-publication of rate levels. They can allocate space on the contribution of the shipper, and the shipper in turn will be able to adjust shipping patterns to take advantage of the situation at hand.

Railways will now most certainly be in a better position to compete more effectively intermodally than in the past. Truck transport will no longer have the advantage of published rates as a guide for setting the truck rates. Confidential contracts will permit the railroads to establish rate agreements on short notice to respond more quickly to the needs of the shipper, which can result in attracting tonnage away from the mode.

As a captive shipper at point of origin, we are most interested in the concept of competitive line rate application on traffic to or from the nearest interchange with a connecting carrier. Since we have no practical access to the lines of other Canadian railways, this could allow us the possibility of competing head to head with our competitors for a particular market share.

This proposed legislation will serve a twofold purpose. It will continue to apply pressure on the railways to be reasonable in rate negotiations, and now with the confidential contract and non-publication of rates, where we may be hard pressed to monitor our position rate-wise, we will have some leverage at the negotiating table.

[Translation]

matière de transport et nous recommandons de leur donner effet le plus tôt possible. Les mesures législatives prévues au projet de loi C-18 sont nécessaires pour atteindre notre objectif, soit un service de transport efficace et peu coûteux, et pour assurer l'équilibre entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs.

À titre d'expéditeurs captif, très éloignés de nos principaux marchés du Canada et des États-Unis, nous sommes très intéressés à ce projet de loi et à l'influence qu'il peut avoir sur notre compétitivité. Le projet de loi C-18 touche à un certain nombre de domaines qui intéressent à la fois les expéditeurs et les transporteurs, ce qui ne peut qu'aider à améliorer notre capacité de faire concurrence dans le marché, particulièrement à nos amis d'outre-frontière.

Comme je l'ai déjà dit, Stora appuie en général le projet de loi. Nous reconnaissons également que ce projet de loi contient un certain nombre de dispositions qui pourraient influencer notre position; j'aimerais en commenter quelques-unes: les contrats confidentiels, les prix de ligne concurrentiels, les appels d'intérêt public.

Les contrats confidentiels permettront à l'expéditeur et au transporteur de négocier ensemble le prix, le service et d'autres conditions qui les intéressent tous deux afin de servir au mieux un marché donné. Ceci redonnera le contrôle du parcours à l'expéditeur, tout en aidant les chemins de fer à reprendre le trafic longue distance perdu aux routes américaines. La non publication des tarifs permettra aux chemins de fer d'offrir aux expéditeurs une plus grande souplesse de prix. Ils pourront attribuer l'espace d'après la contribution de l'expéditeur, et l'expéditeur pourra à son tour adapter ses expéditions pour tirer parti de la situation.

Les chemins de fer seront presque certainement en meilleure posture que dans le passé sur le plan de la concurrence intermodale. Les camionneurs ne pourront plus utiliser les tarifs publiés des chemins de fer pour établir leurs propres prix. Les contrats confidentiels permettront aux chemins de fer de conclure rapidement des ententes sur les prix afin de réagir plus rapidement aux besoins de l'expéditeur, ce qui pourrait leur permettre de prendre un certain volume aux autres modes.

À titre d'expéditeur captif au point d'origine, nous sommes très intéressés à la notion des prix de ligne concurrentiels en direction ou en provenance du point de correspondance le plus proche. Puisque nous n'avons en pratique aucun accès aux lignes d'autres chemins de fer canadiens, ceci nous permettrait de faire une concurrence directe pour une part donnée du marché.

Ce projet de loi permettra de réaliser deux objectifs. Il continuera d'inciter les chemins de fer à être raisonnables dans la négociation des prix et les contrats confidentiels ainsi que la non publication des tarifs nous donneront un certain pouvoir de négociation car il pourrait être difficile de surveiller notre position à l'égard des tarifs.

[Texte]

I do suggest, however, that subclause 135(4), on the 50% or 500-mile provision, be amended as per CPPA's submission, and that the agency have the discretion to extend the mileage in appropriate cases. Under the present reading, our mill will not qualify on movements other than in the Montreal area.

I am aware there is opposition to this provision. My only comment would be to suggest that the railways will not lose any long-haul movement if they are prepared to be competitive. Shippers face competitive problems in the market-place on a day-to-day basis. Why not the railways?

The new public interest appeal provision serves not only to examine complaints by shippers that rates are prejudicial to the public interest, but also whether any confidential contract is unreasonably discriminatory. This certainly is an advantage to us and other shippers who may suspect that a competitive confidential contract is discriminatory in its operation. We can request the agency to review the contract in question. We need not only refer to the limited information found in the summary of the confidential contract of our competitor. The agency then must make the comparison, since a shipper would not have access to the terms and conditions of the alleged contract.

In closing, I suggest that the Canadian transportation system exists to serve the shipper and the public interest. Therefore competition within the three modes can only serve to strengthen the overall system and provide more competitive pricing and service to the public at large.

The Chairman: Mr. MacDonnell, thank you for your brief on another important segment of the economy of Nova Scotia.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you are quite right, it is a pretty straightforward presentation. I too want to thank the witness for appearing on behalf of his industry and presenting his views to us this morning.

You say in your brief your transportation costs are \$24 million—\$14 million North American, \$10 million offshore. This would be for 1985 or 1986?

Mr. MacDonnell: It is for 1986.

Mr. Benjamin: What were your total sales in 1986?

Mr. MacDonnell: We produced 300,000 tonnes of product, worth close to \$190 million, about 12%, 12% to 15%.

Mr. Benjamin: About 10% to 12% of sales for your transportation costs.

[Traduction]

Je propose toutefois de modifier le paragraphe 135(4), qui prévoit une limite de 500,000 ou de 50 p. 100, conformément au mémoire de l'ACPPP et d'accorder à l'office le pouvoir d'utiliser son jugement pour prolonger la distance le cas échéant. Selon le libellé actuel, notre usine n'est pas admissible sauf pour le transport vers la région de Montréal.

Je sais qu'il y a une certaine opposition à cette disposition. Mon seul commentaire à cet égard est que les chemins de fer ne perdront pas de transport longue distance s'ils sont prêts à être concurrentiels. Les expéditeurs doivent chaque jour faire face à des problèmes de compétitivité. Pourquoi pas les chemins de fer?

La nouvelle disposition prévoyant des appels en raison de l'intérêt public permet non seulement d'examiner les plaintes formulées par les expéditeurs selon lesquelles les prix sont préjudiciables à l'intérêt public, mais aussi de déterminer si un contrat confidentiel est discriminatoire. C'est certainement là un avantage pour nous et pour les autres expéditeurs qui soupçonneraient qu'un contrat confidentiel fonctionne de façon discriminatoire. Nous pouvons demander à l'office d'examiner le contrat en cause. Il nous suffira de mentionner les renseignements restreints contenus dans le résumé du contrat confidentiel de notre concurrent. L'office devra alors faire la comparaison, puisque l'expéditeur n'aura pas accès aux clauses et aux conditions du présumé contrat.

En terminant, qu'il me soit permis de dire que le système canadien de transport a pour but de servir l'expéditeur et l'intérêt public. La concurrence entre les trois modes ne peut donc que renforcer l'ensemble du système et assurer une meilleure concurrence des prix et des services pour le grand public.

Le président: Monsieur MacDonnell, je vous remercie de ce mémoire qui porte sur un autre secteur important de l'économie de la Nouvelle-Écosse.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous avez tout à fait raison, il s'agit d'un mémoire assez direct. Je désire moi aussi remercier le témoin d'avoir comparu au nom de son industrie et de nous avoir présenté ses opinions ce matin.

Vous dites dans votre mémoire que vos coûts de transport sont de 24 millions de dollars—14 millions de dollars pour l'Amérique du Nord, 10 millions de dollars outre-mer. Est-ce que ce sont là les chiffres de 1985 ou de 1986?

M. MacDonnell: Ce sont les chiffres de 1986.

M. Benjamin: Quel était votre chiffre d'affaires en 1986?

M. MacDonnell: Nous avons produit 300,000 tonnes de produits, d'une valeur de près de 190 millions de dollars, environ 12 p. 100, de 12 à 15 p. 100.

M. Benjamin: Environ 10 à 12 p. 100 des ventes pour le coût du transport.

[Text]

[Translation]

• 0930

On the confidential contracts, there has been some worry expressed to us by some shippers, particularly smaller shippers, that the act is not strong enough in terms of them getting access, when they feel aggrieved and believe they are being discriminated against when a contract is not arranged between a transporter and a competitor, that the agency would not be able to get the kind of information needed and that the information which the shipper protesting would get would be insufficient for them really to know whether or not they are being done in and whether or not the rates are in fact compensatory.

Do you see any need to strengthen the capacity of the NTA to investigate? There has even been the odd witness who has said that confidential contracts leave the door open for a lot of underhanded, under-the-table wheeling and dealing, including discounts and rebates which used to be called kickbacks, and which used to be against the law. They have said there is an opening there for a lot of hanky-panky, to the detriment of particularly small and medium shippers. Do you see any problem with that?

Mr. MacDonald: As I understand the new legislation, anyone who is up against a situation where he feels the rate in question or the competition has some type of an arrangement, he can contact the new agency and they will in fact investigate for him. If they find the rate to be discriminatory, then they have to take appropriate action. I do not think the shippers. . . In fact, the shipper is better off, in my opinion, today than he would be under the present legislation.

Mr. Benjamin: I forget my geography a little. Which railway is it that you are located on?

Mr. MacDonald: CN.

Mr. Benjamin: CN. And the provisions regarding the competitive line rates or the interswitching extensions have no benefit for you?

Mr. MacDonald: Interswitches have no benefit, no.

Mr. Benjamin: Right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: On page 5 you made some references to competitive line rates and how you feel at this particular point in time, that your company would not be able to take advantage of it. Have you had your transportation people, experts, look at the legislation with regard to that?

Mr. MacDonald: Yes. The present legislation is 50% or 500 miles maximum. Any tonnage that is going through the gateway or St. Alban's or what have you, you are looking at 820-odd miles between Tupper, Nova Scotia and the Montreal area. So if you add another 500 miles to it, we are outside the limit.

Au chapitre des contrats confidentiels, certains expéditeurs, surtout les petits expéditeurs, craignent que la loi ne soit pas assez forte pour leur assurer l'accès quand ils se sentent lésés et victimes de discrimination lorsqu'un contrat n'est pas conclu entre un transporteur et un concurrent; ils craignent que l'office ne soit pas en mesure d'obtenir l'information nécessaire et que l'expéditeur reçoive des renseignements insuffisants pour lui permettre de savoir s'il est ou non lésé et si les prix sont effectivement compensatoires.

Croyez-vous qu'il soit nécessaire de renforcer le pouvoir d'enquête de l'office? Quelques témoins ont même déclaré que les contrats confidentiels ouvrent la porte à des négociations secrètes et clandestines, notamment des escomptes et des rabais que l'on appelait autrefois des ristournes et qui étaient interdits par la loi. Selon eux, il y a possibilité de manoeuvres douteuses, surtout au détriment des petits et moyens expéditeurs. Entrevoyez-vous des problèmes à cet égard?

M. MacDonald: Si je comprends bien le nouveau projet de loi, toute personne qui croit que le prix est discriminatoire ou qu'il y a un accord quelconque avec la concurrence peut communiquer avec le nouvel office qui fera enquête. Si l'office juge le tarif discriminatoire, il doit prendre les mesures qui s'imposent. Je ne crois pas que les expéditeurs. . . En fait, l'expéditeur serait selon moi dans une meilleure situation qu'il ne l'est en vertu de la loi actuelle.

M. Benjamin: J'oublie quelque peu ma géographie. Par quel chemin de fer êtes-vous desservi?

M. MacDonald: Le CN.

M. Benjamin: Le CN. Et les dispositions concernant les prix de lignes concurrentielles ou les changements de voies ne présentent aucun avantage pour vous?

M. MacDonald: Les changements de voies n'ont pas d'avantage pour nous, non.

M. Benjamin: D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: À la page 5 vous mentionnez les prix de lignes concurrentielles et vous dites qu'à votre avis votre société ne pourra présentement en tirer parti. Avez-vous fait examiner le projet de loi à cet égard par vos experts en transport?

M. MacDonald: Oui. La loi actuelle prévoit un maximum de 50 p. 100 ou 500 miles. Dans le cas des marchandises qui passent par la barrière ou St-Alban, ou quoi que ce soit, il y a environ 820 miles entre Tupper (Nouvelle-Écosse) et la région de Montréal. Si l'on ajoute encore 500 miles, nous sommes à l'extérieur de la limite.

[Texte]

Mr. Cochrane: What about from the nearest point where you can get service through CP? Would that be St. John?

Mr. MacDonnell: All your tonnage would have to go down on the Bangor and Aroostook Railroad, and that would not be economical.

Mr. Cochrane: Even with the competitive line rate provisions, you do not think it would be worthwhile?

Mr. MacDonnell: Not where our market areas are and the volume of traffic.

Mr. Cochrane: So you are looking for the amendment which would expand, I guess, the—

Mr. MacDonnell: We are looking for... We think the amendment is important, assuming of course we would have the opportunity to use it, particularly if the confidential rate clause goes into effect, and we think that one for sure will go. Non-publication of rates just gives us a little leverage when we go to sit down and negotiate a bid.

Mr. Cochrane: But you have done some preliminary work with the Bangor and Aroostook and it would not—

Mr. MacDonnell: Yes, we have had the odd shipment down through St. John, but it is not viable for us.

Mr. Cochrane: Very good, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: My point, Mr. MacDonnell, is on the same item. There is a restriction in the act restricting the use of the competitive line rates to not more than 50% of the line or a maximum of 500.

• 0935

Mr. MacDonnell: Right.

Mr. Taylor: What you really want is to have that restriction eliminated and leave it up to the national transportation agency?

Mr. MacDonnell: No, in CPPA's brief they want it to read such that in a case where an exception... In our case we would be outside the 500, and if it is an exception to that then we would have the prerogative to ask them to look at our particular situation, depending on the situation, and go ahead and apply, rather than say 500 miles is...

Mr. Taylor: But what you want, though, is the authority to rest with the national transportation agency—

Mr. MacDonnell: They would make the decision—

Mr. Taylor: —once you make the request.

Mr. MacDonnell: That is right.

[Traduction]

M. Cochrane: Qu'en est-il du point le plus proche où vous pouvez obtenir le service du CP? Est-ce que cela serait St-Jean?

M. MacDonnell: Toutes nos marchandises devraient passer par le chemin de fer Bangor et Aroostook, ce qui ne serait pas économique.

M. Cochrane: Vous croyez que cela ne vaudrait pas la peine, même dans le cas des dispositions portant sur les prix de lignes concurrentielles?

M. MacDonnell: Non, compte tenu de la situation de nos marchés et du volume du trafic.

M. Cochrane: Vous préconisez donc une modification qui permettrait d'étendre, je suppose...

M. MacDonnell: Nous voudrions... Je crois que la modification est importante, dans l'hypothèse évidemment que nous pourrions nous en prévaloir, surtout si la clause portant sur les prix confidentiels entre en vigueur, et nous croyons certain qu'il en sera ainsi. La non publication des prix augmente un peu notre pouvoir de négociation des soumissions.

M. Cochrane: Mais vous avez fait certains travaux préliminaires avec le chemin de fer Bangor et Aroostook et cela ne serait pas...

M. MacDonnell: Oui, nous avons fait quelques expéditions par Saint-Jean, mais ce n'est pas rentable pour nous.

M. Cochrane: Très bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur MacDonnell, je voudrais demeurer sur le même sujet. La loi comporte une disposition restreignant l'emploi des prix de lignes concurrentielles à au plus 50 p. 100 de la ligne, ou un maximum de 500 miles.

M. MacDonnell: Bien.

M. Taylor: Ce que vous voulez en réalité, c'est que cette restriction soit éliminée et que tout soit laissé à l'Office national des transports?

M. MacDonnell: Non, selon le mémoire de l'ACPPP, en cas d'exception... Dans notre cas, nous serions à l'extérieur des 500 milles, et s'il y avait une exception à cela, nous aurions le droit de leur demander d'examiner notre cas et d'appliquer, au lieu de dire que 500 milles est...

M. Taylor: Mais ce que vous voulez, toutefois, c'est que ce pouvoir relève de l'Office national des transports...

M. MacDonnell: Ce sont eux qui prendraient la décision...

M. Taylor: Une fois que vous aurez présenté la demande.

M. MacDonnell: C'est exact.

[Text]

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Were you here when the Government of Nova Scotia made its presentation—

Mr. MacDonnell: Yes.

The Chairman: —and came up with their suggestion about the select territory under the Maritime Freight Rates Act? Because of this problem they wanted an exemption covered—it does not in effect apply—in that section limiting the access. They wanted to in effect use some of the mechanisms of a select territory definition in the Maritime Freight Rates Act. Did you—

Mr. MacDonnell: The Maritime Freight Rates Act applies to the Canadian—

The Chairman: I know, but they were using that definition of a select territory.

Mr. MacDonnell: We wanted to make sure that this particular section, which involves the international shipments, is in play. The bulk of our market is in the U.S., not including Canada.

The Chairman: I appreciate that. But I thought they were trying to get at it by using the mechanism of a definition section. We will look at that again. Mr. Reid.

Mr. Reid: Following up your last point first, I rather take it that Stora Forest Industries would be prepared to support the Canadian Pulp and Paper Association recommendation for amendment with respect to competitive rate lines.

Mr. MacDonnell: Yes, right.

Mr. Reid: And even though you do not see much advantage in the the existing legislation with respect to competitive rates and interswitching, there are sufficient other benefits in the legislation to make you support the legislation.

Mr. MacDonnell: Correct.

Mr. Reid: I am leading, just as my friends have already lead. I then follow that up by referring to page 2 of your brief, where you state that "We do have the capability to ship by water; however, market areas and volume dictate against this." What are the circumstances that prevent you from using water transport?

Mr. MacDonnell: We use water transport today for our offshore tonnage, depending on where the market is located. If we ship by water to an inlying area, it means going to a port, unloading the newsprint, plus distribution, warehousing and then inland transport. We can ship directly from a plant to a particular warehouse or to the consignee by rail. It involves less handling, and we would prefer to ship by rail.

[Translation]

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Etiez-vous ici au moment de l'exposé du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. . .

M. MacDonnell: Oui.

Le président: . . . et a présenté une suggestion portant sur le «territoire choisi» au sens de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? En raison de ce problème, on voulait une exemption—qui ne s'applique pas effectivement—dans cet article pour restreindre l'accès. On voulait en somme utiliser certains des mécanismes de la définition de «territoire choisi» au sens de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Avez-vous. . .

M. MacDonnell: La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'applique au Canada. . .

Le président: Je sais, mais il s'agissait de la définition de «territoire choisi».

M. MacDonnell: Nous voulions nous assurer que cet article, qui porte sur les expéditions internationales, soit en vigueur. Le gros de notre marché se trouve aux Etats-Unis, si l'on ne compte pas le Canada.

Le président: Je le comprends. Mais je croyais qu'on essayait d'y arriver par le mécanisme d'un article de définition. Nous reviendrons là-dessus. Monsieur Reid.

M. Reid: Pour commencer par votre dernier point, je crois comprendre que *Stora Forest Industries* serait prête à appuyer la recommandation de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et de papier à l'égard d'une modification portant sur les prix de lignes concurrentiels.

M. MacDonnell: Oui, c'est exact.

M. Reid: Et même si vous n'entrevoyez pas d'avantages à l'égard des prix concurrentiels et des changements de voies, le projet de loi comporte suffisamment d'autres avantages pour susciter votre appui.

M. MacDonnell: C'est exact.

M. Reid: J'interprète votre pensée, tout comme mes amis l'ont déjà fait. Ensuite, j'attire votre attention sur la page 2 de votre mémoire où vous déclarez «nous avons la capacité d'expédier par eau, toutefois, la situation et le volume des marchés militent contre ce moyen de transport». Quelles sont les circonstances qui vous empêchent d'utiliser le transport par eau?

M. MacDonnell: Nous utilisons le transport par eau pour ce que nous expédions outre-mer, selon l'emplacement du marché. Si nous expédions par eau à un endroit qui n'est pas sur la côte, il faut se rendre au port, décharger le papier journal, le distribuer, l'entreposer puis le transporter par voie de terre. Nous pouvons expédier directement de l'usine à l'entrepôt ou au destinataire par rail. Il y a moins de manutention et nous préférons expédier par rail.

[Texte]

Mr. Reid: When you say that you have the ability to ship by water, it is not always to the appropriate destination point that you are talking about. It involves trans-shipment.

Mr. MacDonnell: That is right. Our market area is located on the eastern seaboard of the United States, so that we do have the capability of shipping all our tonnage to any number of ports in the eastern United States and then trans-shipping it by truck.

Mr. Reid: I am concerned with water transport, which should be the most economic means of movement of a bulk produce, and yet is little used.

Mr. MacDonnell: No, you have to understand that the cost of selling newsprint is from the shipper's point to the press room. If we ship to the port of Philadelphia and we have to go 100 miles inland, then we as the shipper have to pick it up.

Mr. Reid: I will move to another topic. We heard the Canadian Pulp and Paper Association say that average transportation costs for the members was approximately 16% of the selling price of their product. In some cases, certain members said transportation costs amounted as high as 20%. What is the position in Nova Scotia?

• 0940

Mr. MacDonnell: Obviously it depends on the distance factor. If you are in Quebec and you are shipping to New York, you have a shorter haul. We also compete in the New York market, the Virginia market, and the mid-west. We have points where the average would go up. Overall, our average is 12% to 15%.

Mr. Reid: Pulp and paper being almost a national economic industry and to the advantage of all of us, we have different markets. Where is the major part of your market? Is it the eastern U.S. seaboard?

Mr. MacDonnell: Newsprint is the eastern U.S. For wood pulp, it is eastern Canada, the Quebec area and U.S. in offshores. We ship world-wide as far as our wood pulp goes, but the newsprint definitely is the eastern U.S.

Mr. Reid: By reason of this legislation, do you have plans to expand business and increase markets somewhere?

Mr. MacDonnell: There is always possibility for expansion as far as your client goes. It is an ongoing situation. It may become a reality.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. MacDonnell, I want to thank you for coming. I am going to do something you are never supposed to do and ask a question to which you do not know the answer. In your experience offshore, especially in the American market since the Staggers Acts of 1980,

[Traduction]

M. Reid: Quand vous dites que vous avez la capacité d'expédier par eau, ce n'est pas toujours jusqu'à la destination ultime. Il faut une correspondance.

M. MacDonnell: C'est exact. Notre marché est situé sur la côte est des États-Unis, de sorte qu'il nous est possible de tout expédier jusqu'à un certain nombre de ports de l'est des États-Unis, puis de terminer le transport par camion.

M. Reid: Je m'intéresse au transport par eau, qui devrait être la façon la plus économique de transporter un produit en vrac, mais qui pourtant n'est guère utilisé.

M. MacDonnell: Non, il faut comprendre que le coût du papier journal est établi depuis le point d'expédition jusqu'à la salle de presse. Si nous expédions par eau jusqu'au port de Philadelphie et qu'il nous faut ensuite faire 100 milles dans l'intérieur, c'est nous qui devons payer les frais d'expédition.

M. Reid: Je passe à un autre sujet. Nous avons entendu l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers dire que les coûts moyens de transport de ses membres s'établissaient à environ 16 p. 100 du prix de vente de leur produit. Dans certains cas, certains membres ont déclaré que les coûts de transport pouvaient s'élever jusqu'à 20 p. 100. Quelle est la position en Nouvelle-Ecosse?

M. MacDonnell: Évidemment, cela dépend du facteur distance. Si vous êtes au Québec et que vous expédiez à New York, la distance est moins longue. Nous faisons également concurrence à New York, en Virginie et dans le *mid-west*. Pour certains points, la moyenne s'élève. Dans l'ensemble, notre moyenne se situe entre 12 et 15 p. 100.

M. Reid: Les pâtes et papiers sont presque une industrie économique nationale et nous avons tous des marchés différents, ce qui est à l'avantage de tous. Où se situe la plus grande partie de votre marché? Est-ce la côte est des États-Unis?

M. MacDonnell: Pour le papier journal, c'est l'est des États-Unis. Pour la pâte, c'est l'est du Canada, le Québec et les États-Unis et outre-mer. Nous expédions de la pâte dans le monde entier, mais le papier journal est nettement dirigé vers l'est des États-Unis.

M. Reid: En raison de ce projet de loi, prévoyez-vous prendre de l'expansion et accroître vos marchés quelque part?

M. MacDonnell: Il y a toujours possibilité d'expansion en ce qui touche le client. C'est une situation permanente. Cela pourrait se réaliser.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur MacDonnell, je désire vous remercier d'être venu. Je vais faire quelque chose qu'on ne devrait jamais faire et vous posez une question dont vous ne connaissez pas la réponse. Dans votre expérience outre-mer, particulièrement du marché américain depuis

[Text]

have you noticed anything different in how you have dealt and how the railways or the modes of carriers down there have dealt with you?

Mr. MacDonald: Are you referring to offshore by water movement, etc.?

The Chairman: Water or whatever you use in the railway line—

Mr. MacDonald: There has been a change in the rail movements to the U.S. by the U.S. carriers.

The Chairman: In your own practical experience, what did you learn? What is that change?

Mr. MacDonald: There is a definite improvement in the quality of service they are providing. They streamlined their operations. They are much more competitive today than they were. They also are able to provide better rate structures than they had before.

The Chairman: Thanks very much. Thanks again for coming. I now call the next witness, Scotia Investments Limited.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. I would report to the committee that the Nova Scotia NDP informed us they will not be coming because they were under the false impression they had to have their brief finished in writing and in the hands of the clerk a week ago. That is not the case. Their legislature started, they did not get it done, and they thought they had better not come. They send their apologies.

The Chairman: I agree. I was not going to raise it again because they are not here. I do not think the Canadian Railway Labour Association has shown up yet, or perhaps they have just come in. We will still take the Scotia Investments Limited, because every witness is supposed to be here in half an hour. I am not going to comment. I talked to the clerk and every witness had the same message. There was never any request that you had to have a written—

Mr. Benjamin: It was their misunderstanding.

The Chairman: Yes, it certainly was their misunderstanding, because I checked with our clerk. Anyway, they did not show up. We have a little more time, because we have a long day today.

Good morning, Mr. Dillman. Appearing on behalf of Scotia Investments Limited are Mr. Elwood Dillman and Mr. Norman Williams. Your brief has been circulated to members. If you want to highlight it or give your oral presentation, we can get to the questions and answers.

Mr. Norman Williams (President, Scotia Investments Limited): I would like to welcome the committee members to Nova Scotia. I know the schedule is tight, so I will limit my remarks to a few brief comments. We have prepared a brief in both official languages. My colleague Elwood Dillman will address specific concerns relating to the draft legislation.

[Translation]

les lois Staggers de 1980, avez-vous constaté une différence dans un sens ou dans l'autre dans vos transactions avec les chemins de fer ou les autres transporteurs aux États-Unis?

M. MacDonald: Parlez-vous d'outre-mer par transport maritime, etc.?

Le président: Le transport maritime ou ce que vous utilisez pour le chemin de fer. . .

M. MacDonald: Il y a eu modification du trafic ferroviaire aux États-Unis au moyen des transporteurs américains.

Le président: Selon votre expérience pratique, qu'est-ce que vous avez appris? Quelle est la nature de ce changement?

M. MacDonald: Il y a une nette amélioration de la qualité du service. Ils ont simplifié leur exploitation. Ils sont plus concurrentiels maintenant qu'autrefois. Ils sont également en mesure de donner de meilleurs tarifs qu'auparavant.

Le président: Merci beaucoup. Je vous remercie encore une fois d'être venu. J'appelle le prochain témoin, *Scotia Investments Limited*.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais signaler au comité que le Nouveau Parti démocratique de Nouvelle-Écosse nous informe qu'il ne sera pas présent, parce qu'il croyait à tort que le mémoire devait être terminé et remis au greffier il y a une semaine. Tel n'est pas le cas. La législature a commencé à siéger, le rapport n'était pas prêt et ils ont cru qu'il valait mieux ne pas venir. Ils nous transmettent leurs excuses.

Le président: Je suis d'accord. Je n'avais pas l'intention d'en reparler parce qu'ils ne sont pas ici. Je ne crois pas que l'Association des syndicats des cheminots du Canada soit arrivée, ou peut-être viennent-ils d'arriver. Nous allons entendre *Scotia Investments Limited*, car tous les témoins sont censés être ici dans une demi-heure. Je ne vais pas faire de commentaire. J'ai parlé au greffier et chaque témoin a reçu le même message. On n'a jamais demandé de mémoire écrit. . .

M. Benjamin: Ce sont eux qui se sont trompés.

Le président: Oui, ce sont certainement eux qui se sont trompés, car j'ai demandé à notre greffier. De toute façon, ils ne sont pas venus. Nous disposons d'un peu plus de temps, car nous avons une longue journée aujourd'hui.

Bonjour, monsieur Dillman. Voici M. Elwood Dillman et M. Norman Williams, représentant *Scotia Investments Limited*. Votre mémoire a été remis aux membres. Si vous voulez en faire ressortir les points saillants ou présenter un exposé oral, nous passerons ensuite aux questions.

M. Norman Williams (président, Scotia Investments Limited): J'aimerais souhaiter aux membres du Comité la bienvenue en Nouvelle-Écosse. Je sais que l'horaire est serré, je m'en tiendrai donc à quelques brefs commentaires. Nous avons préparé un mémoire dans les deux langues officielles. Mon collègue, Elwood Dillman, traitera de points particuliers touchant le projet de loi.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Let me tell you first a little bit about Scotia Investments Limited. We are a Nova Scotia-based holding company with a diverse number of manufacturing interests. We bake bread and sweet goods in Halifax and Moncton. We manufacture beer, fish and cartons in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island. We produce pulp and linerboard in Nova Scotia. We fabricate cores in Kentville and egg cartons and paper plates at Hantsport.

We produce specialized packaging materials in Toronto and Langley, British Columbia. We operate a major regional trucking company and a computer service organization. We have recently created Canada's newest and most rapidly growing food processing and beverage company, Cobi Foods Inc., through a number of acquisitions, one of them from a major American organization and another from a Swiss multinational.

In short, we are an organization on the move. Total sales are well in excess of \$300 million, with peak employment in excess of 3,000. We operate 18 factories from Prince Edward Island to British Columbia and we have numerous sales and distribution and administrative locations. We are not a multinational colossus. While not a multinational colossus, we represent a significant presence, particularly in Nova Scotia. Maintaining and enhancing employment levels in Atlantic Canada is important to us. We plan to expand both nationally and internationally. Hopefully Nova Scotia will soon have another major multinational corporation in its midst.

The legislation you are reviewing flows from the white paper *Freedom to Move*. To have any understanding of the history of Canada is to have an appreciation of two critical elements in the development of our country. One is communications and the other is transportation. Historically we have worked hard in Canada to make both of these systems contribute to the development of our country, not to hinder it.

Nowhere is transportation more critical than in Atlantic Canada. We are but two million Canadians, less than the population of Toronto or Montreal, and we must of necessity trade to exist. Access to markets is possibly more important in this part of Canada than perhaps anywhere else. In terms of further regional economic development, our investment strategy must anticipate competitive transportation services.

The legislation before the House is good legislation. It will of necessity demand adjustment and change, but adjustment and change is what every western democracy is wrestling with as we approach the year 2000 in less than

Laissez-moi tout d'abord vous présenter *Scotia Investments Limited*. Nous sommes une société de portefeuille de la Nouvelle-Écosse et nous dirigeons un groupe diversifié d'entreprises de fabrication. Nous fabriquons du pain et des pâtisseries à Halifax et à Moncton. Nous fabriquons de la bière, du poisson et des boîtes en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous produisons de la pâte et du carton en Nouvelle-Écosse. Nous fabriquons des cartons ondulés à Kentville ainsi que des boîtes d'oeufs et des assiettes de carton à Hantsport.

Nous produisons des matériaux spécialisés d'emballage à Toronto et à Langley (Colombie-Britannique). Nous exploitons une société régionale importante de camionnage et un bureau d'informatique. Nous avons récemment créé la société de transformation des aliments et des boissons la plus moderne du Canada, *Cobi Foods Inc.*, celle aussi qui croît le plus rapidement, au moyen d'un certain nombre d'acquisitions, dont une d'une grande entreprise américaine et une autre d'une société multinationale suisse.

En bref, nous sommes en pleine expansion. Le chiffre d'affaires dépasse largement les 300 millions de dollars, et nous employons en période de pointe plus de 3,000 personnes. Nous exploitons 18 usines depuis l'Île-du-Prince-Édouard jusqu'à la Colombie-Britannique et nous avons divers points de vente, de distribution et d'administration. Nous ne sommes pas un colosse multinational, mais notre présence est significative, particulièrement en Nouvelle-Écosse. Il est important pour nous de maintenir et d'accroître les niveaux d'emplois dans la région de l'Atlantique. Nous prévoyons une expansion tant sur le plan national que sur le plan international. Nous espérons que bientôt la Nouvelle-Écosse comptera sur son territoire une autre grande société multinationale.

Le projet de loi que vous étudiez découle du livre blanc *Aller sans entraves*. Pour bien comprendre l'histoire du Canada, il faut connaître deux éléments critiques du développement de notre pays, soit les communications et les transports. Nous avons toujours travaillé très fort au Canada pour que ces deux systèmes contribuent au développement de notre pays au lieu d'être des obstacles.

Nulle part le transport n'est plus critique que dans la région de l'Atlantique. Nous ne sommes que deux millions de Canadiens, moins que la population de Toronto ou de Montréal, et il nous faut nécessairement commercer pour vivre. L'accès aux marchés est peut-être plus important dans cette région du Canada que partout ailleurs. Sur le plan du développement économique régional, notre stratégie d'investissement doit se fonder sur des services de transport concurrentiels.

Le projet de loi dont est saisi la Chambre est un bon projet de loi. Il exigera nécessairement des adaptations et des changements, mais l'adaptation et le changement sont à l'ordre du jour de toutes les démocraties occidentales,

[Text]

13 years. Some countries apparently are more successful in this than others.

Our heritage as Nova Scotians is one of trading. At the time of Confederation we traded with the United States' eastern seaboard, Europe and the Caribbean, mostly by water. While those links are still important, today we also trade with central Canada, the west, and the U.S.A. Increasingly we will trade with the world. But our modes will change from water to air, to truck, and of course to rail.

Canadians have few options but to continue the path we are on, whether it is in the area of opening up our financial marketplaces, competing internationally in the telecommunications marketplace such as Northern Telecom is successfully doing, or building Air Canada into a truly global airline. As a trading nation we must have internally the same cost-effective transportation systems that we face internationally. Canada is not and must not become an insular island.

There is a new spirit at work in many Canadian enterprises. Frankly we at Scotia Investments are not only proud of our heritage but also excited by our future. But if we, who take pride and pleasure in wealth creation and the provision of goods and services that provide Canadians with a standard of living envied by the world, are constrained in our ability to manage and compete, then you as parliamentarians would be frustrated in your attempts to enhance individual freedom, dignity, and opportunity.

We support this legislation. Not only will it give us freedom to move, but also it will give us freedom to manage. The attempt to lock Canadians into the past will fail and will ultimately put at risk the many accomplishments in which we, as Nova Scotians and Canadians, take genuine pride.

• 0950

I have available a rather specialized reprint from Peter Drucker, one of the world's most insightful and prophetic economic writers. Perhaps you will find it of interest on route to Moncton. I will leave copies with the secretary of the committee.

Mr. Dillman: Mr. Chairman and members, my comments will be brief, because I know that some of you have questions. I just want to make a comment in support of what Mr. Williams has said. We are now of the view that the provision in the legislation with respect to confidential contracting will be useful and beneficial to our group of companies as we attempt to grow in the region and for that matter across Canada.

I also want to touch on the section having to do with the level of services. Our group of companies is very strong on this issue because we are now moving an

[Translation]

car nous sommes à moins de 13 ans de l'an 2000. Certains pays semblent réussir mieux que d'autres à cet égard.

En Nouvelle-Écosse, nous avons toujours fait du commerce. Au moment de la Confédération, nous commercions avec la côte est des États-Unis, l'Europe et les Antilles, surtout par eau. Bien que ces liens soient encore importants, nous faisons aujourd'hui également commerce avec le centre du Canada, l'Ouest et les États-Unis. De plus en plus, nous ferons du commerce dans le monde entier. Mais nos modes de transport passeront de l'eau à l'air, au camion et, évidemment, au rail.

Les Canadiens n'ont guère d'autres choix que de continuer dans la même voie, qu'il s'agisse d'ouvrir nos marchés financiers, de faire concurrence sur le plan international dans le domaine des télécommunications, comme *Northern Telecom* le fait avec succès, ou de faire d'Air Canada une ligne aérienne véritablement globale. À titre de nation commerciale, nous avons besoin au pays de systèmes de transport aussi rentables que ceux que nous connaissons sur le plan international. Le Canada n'est pas insulaire et ne doit pas le devenir.

Bon nombre d'entreprises canadiennes sont animées d'un nouvel esprit. À *Scotia Investments*, non seulement sommes-nous fiers de notre patrimoine, mais, aussi, nous sommes enthousiasmés par nos perspectives d'avenir. Mais, si nous, qui sommes heureux et fiers de créer de la richesse et de fournir des biens et services qui assurent aux Canadiens un niveau de vie envié dans le monde entier, si nous sommes entravés sur le plan de la gestion et de la concurrence, alors, vous, les Parlementaires, ne pourriez réussir à accroître pour chacun la liberté, la dignité et les chances de réussite.

Nous sommes en faveur de ce projet de loi. Non seulement nous permettra-t-il d'aller sans entraves, mais aussi il nous permettra de gérer sans entraves. La tentative d'enfermer les Canadiens dans le passé est vouée à l'échec et, en dernière analyse, mettra en danger les nombreuses réalisations dont nous sommes véritablement fiers en Nouvelle-Écosse et au Canada.

J'ai apporté un tiré à part assez spécialisé de Peter Drucker, l'un des économistes les plus inspirés et les plus prophétiques du monde. Vous le trouverez peut-être d'une lecture instructive en route vers Moncton. J'en laisserai des copies au secrétaire du Comité.

M. Dillman: Monsieur le président et membres du Comité, mes remarques seront brèves, car je sais que certains d'entre vous ont des questions à poser. Je voudrais tout simplement renchérir sur ce qu'a dit M. Williams. Nous sommes maintenant d'avis que la disposition du projet de loi portant sur les contrats confidentiels sera utile et avantageuse pour notre groupe de sociétés dans nos tentatives d'expansion dans la région, voire dans tout le Canada.

J'aimerais également parler de l'article portant sur le niveau des services. Notre groupe de sociétés est très intéressé à cette question, parce que nous transportons une

[Texte]

increasing amount of our products in terms of rail shipments, and have been moving products via the intermodal route for the past number of years. Having examined this legislation quite extensively, we believe that to benefit under the rail section for the products we manufacture, we simply must have that amendment. So I would ask that members give favourable consideration to the suggestions we have made, and I am sure you have heard before, especially in terms of this important amendment, which we would like to see when you examine this legislation.

Mr. Benjamin: Which amendment do you mean?

Mr. Dillman: It is an amendment to subclause 144(5). As Mr. Williams has said, with the amendment we are asking for, we think this is important legislation which will help our companies as we continue along our growth pattern.

The Chairman: Thank you, Mr. Dillman, for that very succinct supplementary comment, and thank you, Mr. Williams.

Mr. Ouellet: I just wanted to welcome our friend, Mr. Dillman, before the committee. I think this is the third time he has appeared, which shows his dedication and his interest in this legislation, and I think we should extend him an honorary membership.

The Chairman: I think that might be a good idea. He has followed it about as closely as some of us around this table have.

Mr. Cochrane: Your suggestions for subclause 144(5) are contrary to other presentations we have heard in that regard. You are suggesting that subsection 265(8) of the Railway Act be supplemented for subclause 144(5), and I gather that this is to enable the railway to build a little profit into the cost of carrying someone else's vehicle on their system. Is that basically the position?

Mr. Dillman: Mr. Cochrane, I am more concerned about our position than I am about the railway profits, although that is also important. My argument is that subsection 265(8) of the Railway Act had an important role to play, and it still does in my view. If we in Atlantic Canada, and particularly the Scotia Investments group of companies, are going to be able to take full advantage of this legislation and sit down and negotiate, as the witness said before me, the cost-effective measures not only from a price standpoint, then the railways have to be able to do that in a framework which is going to permit them to do so without fear of having to do for their competition what they are prepared to do for us. That is really the issue.

• 0955

Mr. Cochrane: How is the majority of your commodities shipped? I did not see the breakdown. What would the percentage be by rail?

[Traduction]

quantité croissante de nos produits par rail et que nous transportons des produits par le parcours intermodal depuis plusieurs années. Ayant examiné de très près ce projet de loi, nous croyons que cette modification est nécessaire pour nous permettre de profiter des articles sur le transport ferroviaire pour les produits que nous fabriquons. C'est pourquoi je demande aux membres du Comité de considérer favorablement les suggestions que nous avons présentées, et qui, j'en suis certain, ne sont pas nouvelles, surtout à l'égard de cette modification importante que nous aimerions vous voir inclure dans le projet de loi lors de votre examen.

M. Benjamin: De quelles modifications s'agit-il?

M. Dillman: Il s'agit d'une modification du paragraphe 144(5). Comme l'a dit M. Williams, une fois modifié dans le sens que nous demandons, nous croyons que ce projet de loi sera important et aidera nos sociétés à poursuivre leur croissance.

Le président: Merci, monsieur Dillman, de ce commentaire supplémentaire très concis et merci à vous, monsieur Williams.

M. Ouellet: Je désire souhaiter la bienvenue à notre ami, M. Dillman. Je crois que c'est la troisième fois qu'il comparait devant notre Comité, ce qui est la preuve de son dévouement et de son intérêt pour ce projet de loi, et je crois que nous devrions en faire un membre honoraire.

Le président: Je crois que cela serait une bonne idée. Il a suivi nos travaux presque d'aussi près que certains d'entre nous.

M. Cochrane: Vos suggestions concernant le paragraphe 144(5) sont contraires à d'autres commentaires qui nous ont été présentés à cet égard. Vous suggérez de remplacer le paragraphe 144(5) par le paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer, et je suppose que ceci a pour but de permettre aux chemins de fer d'inclure un petit profit dans le coût du transport du véhicule de quelqu'un d'autre sur leur réseau. Est-ce là essentiellement ce dont il s'agit?

M. Dillman: Monsieur Cochrane, je me préoccupe davantage de notre position que des bénéfices des chemins de fer, bien que cela soit également important. L'essentiel de mon argument est que le paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer a joué un rôle important dans le passé et devrait, selon moi, continuer à le faire. Pour que la région de l'Atlantique, et surtout le groupe de sociétés *Scotia Investments* puissent tirer tout le parti possible de ce projet de loi et négocier, comme l'a dit le témoin précédent, des mesures rentables non seulement du point de vue du prix, alors les chemins de fer devront pouvoir le faire dans un cadre qui leur permette de ne pas craindre d'avoir à faire pour leurs concurrents ce qu'ils font pour nous. C'est vraiment de cela qu'il s'agit.

M. Cochrane: Comment expédiez-vous la plus grande partie de vos produits? Je n'ai pas vu la ventilation. Quel serait le pourcentage des marchandises expédiées par rail?

[Text]

Mr. Dillman: I do not have the breakdown in front of me. Our position is that it is important for Atlantic Canada that we have both modes of transport. We need an efficient and effective rail transportation system and we need an efficient and profitable trucking system. We think we can have both under this legislation, but my argument is that unless subsection 144(5) is amended and substituted with 265(8) of the current act, the ability to put together those agreements with the railways will be impeded. We feel that as an intermodal shipper we ought to be able to negotiate on the same basis and under the same terms and conditions as we would if we were a boxcar shipper, for example.

Mr. Cochrane: That is an interesting point of view. I am sure the railways appreciate it as well, but it is certainly an interesting point of view. In the negotiation process I can see the advantages of that.

You mentioned an efficient system in Atlantic Canada and a competitive one and so on. We are getting a lot of suggestions from the provinces that we have gone halfway on their requests with regard to regional development. We have suggested in clause 3, I guess, that transportation is a key to regional development, or vice versa. They want us to go further. One of the positions we have seen so far countering that is that if the best thing for Atlantic Canada is an efficient system, and if it depends a great deal upon subsidies all the time in order to... In other words, they are saying if it is important for regional development, we should set aside the commercial viability. Do you have any thoughts on that as major shippers in eastern Canada, having just made the statement about the efficiency and so on?

Mr. Dillman: I guess I understand to some degree where the provinces are coming from, and as a maritimer we really cannot quarrel with that. The difficulty of course is how far do you go? How far can the Government of Canada go in terms of having in place the perfect piece of legislation?

I understand the need for and the requirements of putting in place safeguards for regional economic development from a regional standpoint, but I think I also understand the issue of freeing up the marketplace to enable us, in consultation and in working with the carriers, to get into the business of making sure it is from both points of view. That is why we argue that this is in fact now a balanced package. We think there are a lot of provisions in this legislation that are going to benefit the carriers. I know they are concerned about some aspects of it and they can speak for themselves, but it is my view that this is a balanced package.

I am straying a bit from your question, but I will answer simply by saying that yes, it is the responsibility of the provincial governments, particularly in this region, to be

[Translation]

M. Dillman: Je n'ai pas la ventilation avec moi. Selon nous, il est important que la région de l'Atlantique dispose des deux modes de transport. Je crois que nous pouvons avoir les deux en vertu de ce projet de loi, mais je soutiens qu'à moins que le paragraphe 144(5) ne soit modifié et remplacé par le paragraphe 265(8) de la loi actuelle, il sera difficile de conclure ces accords avec les chemins de fer. Nous croyons qu'un expéditeur intermodal comme nous devrait être en mesure de négocier sur la même base et d'après les mêmes clauses et conditions qu'un expéditeur par wagons de marchandises, par exemple.

M. Cochrane: C'est là un point de vue intéressant. Je suis certain que les chemins de fer l'apprécient également, mais c'est certainement un point de vue intéressant. Je peux comprendre les avantages dans le processus de négociation.

Vous parlez d'un système efficace dans la région de l'Atlantique, d'un système compétitif et ainsi de suite. Bon nombre de provinces soutiennent que nous n'avons fait que la moitié du chemin à l'égard de leurs demandes portant sur le développement régional. Nous avons laissé entendre à l'article 3, je suppose, que le transport est la clé du développement régional, ou vice versa. On voudrait que nous allions plus loin. Une des positions contraire que l'on a fait valoir est que si le mieux pour l'Atlantique est un système efficace, et si cela dépend beaucoup de subventions constantes pour... En d'autres termes, on nous dit que si c'est important pour le développement régional, nous devrions mettre de côté la rentabilité commerciale. À titre d'expéditeurs importants de l'est du Canada, et compte tenu de la déclaration que vous avez faite à propos de l'efficacité, et ainsi de suite, avez-vous des idées là-dessus?

M. Dillman: Je crois comprendre dans une certaine mesure la motivation des provinces et puisque je suis de la région des Maritimes, je ne saurais vraiment m'y opposer. La difficulté est évidemment de savoir jusqu'où il faut aller. Jusqu'où peut aller le gouvernement du Canada pour adopter une mesure législative parfaite?

Je comprends la nécessité de garantie à l'égard du développement économique régional, mais je crois également comprendre qu'il faut libérer le marché pour nous permettre, en consultation et en collaboration avec les transporteurs, de nous assurer que cela se fait des deux points de vue. C'est pourquoi nous faisons valoir que le projet de loi constitue effectivement un ensemble équilibré. Nous croyons qu'il comporte bon nombre de dispositions qui seront à l'avantage des transporteurs. Je sais que les transporteurs ont certaines inquiétudes et ils pourront les faire valoir eux-mêmes, mais selon moi il s'agit d'un ensemble équilibré.

Je digresse quelque peu, mais je répondrai simplement en disant que oui, c'est aux gouvernements provinciaux, surtout dans cette région, qu'il appartient de se

[Texte]

concerned about that issue. The trick is of course to find some kind of balance which will enable this to go through, and this is a good start.

Mr. Cochrane: Very good. Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a supplementary if I may.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Gentlemen, on the point raised by Mr. Cochrane on subclause 144(5), I take it that in a nutshell what you are saying is the way it now reads, the railroads are just going to say they are not going to bother negotiating a confidential contract because they run a severe risk that one of their competitors... We will have to move the goods using the equipment and the commodities of a competitor. Therefore the railroads will just say they are not going to bother. Is that what you are getting at?

• 1000

Mr. Dillman: That is the impediment I see in the legislation, and that is why we are urging that you consider having it changed. We think the section in the current act was put there for a very good reason. We would argue that the reason is still valid. All we want is it put back and clause 144 changed.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Layton: Gentlemen, I sense in your representation that Scotia is a very active, very positive force in its investment policy. Are any of the plants you have acquired or developed on any limited access transport service—for example, on a single committed line in the railroads—or do you always site your plants or develop your operations so you have the competitive option?

Mr. Williams: I guess if you were starting from day one you would do a lot of things differently. The truth is that when you acquire bits and pieces and you put them together you get them where they are or where they were. Out of 18 plants, I cannot honestly tell you whether they were all sited... Many of them do have rail. Rail is clearly an issue, but it is rail combined with trucking that is really how we are going to move things around in the next 10 years.

Mr. Layton: Your brief on page 8 at the bottom talks of level of services and says that closing of uneconomic railway lines is a fact of life. It is a very positive, constructive statement, but I guess it might matter whether the line was the one that was in slow gear.

Mr. Williams: Oh yes, no question about that. No one ever said that change was not painful.

Mr. Cochrane: I can tell you it is.

[Traduction]

préoccuper de cette question. Il s'agit évidemment de trouver un équilibre, et c'est là un bon point de départ.

M. Cochrane: Très bien. Merci beaucoup.

M. Benjamin: Monsieur le président, permettez-moi une question supplémentaire.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Messieurs, à propos de la question soulevée par M. Cochrane à l'égard du paragraphe 144(5), je crois comprendre que vous dites essentiellement que selon le libellé actuel, les chemins de fer ne prendront tout simplement pas la peine de négocier des contrats confidentiels parce qu'ils courent le grave risque qu'un de leurs concurrents... Il leur faudra transporter les marchandises au moyen de l'équipement et des installations d'un concurrent. C'est pourquoi les chemins de fer ne s'en donneront tout simplement pas la peine. Est-ce à cela que vous voulez en venir?

M. Dillman: C'est là l'obstacle que je constate dans le projet de loi, et c'est pourquoi nous vous incitons à songer à le faire modifier. Nous croyons que l'article de la loi actuelle a été adopté pour une très bonne raison. Selon nous, cette raison est toujours valable. Tout ce que nous voulons, c'est que cet article soit remis en vigueur et que l'article 144 soit modifié.

M. Benjamin: Merci.

M. Layton: Messieurs, votre exposé me donne l'impression que Scotia a une politique d'investissement très active et très positive. Est-ce que certaines des usines que vous avez acquises ou implantées n'ont qu'un accès restreint au service de transport—sont par exemple situées sur une seule ligne de chemins de fer—ou situez-vous toujours vos usines ou vos exploitations de façon à avoir le choix de la concurrence?

M. Williams: J'imagine que si l'on commençait du début, il y aurait beaucoup de choses de changées. Mais quand on fait l'acquisition de pièces détachées et qu'on les rassemble, on les prend où elles se trouvent. Sur nos 18 usines, je ne pourrais à vrai dire vous dire si elles sont toutes situées... Bon nombre d'entre elles ont accès au rail. Le rail est nettement en jeu, mais c'est le rail combiné au camionnage qui sera vraiment notre principal moyen de transport des dix prochaines années.

M. Layton: Au bas de la page 8, votre mémoire traite du niveau des services et déclare que la fermeture de lignes ferroviaires pour des raisons économiques est une réalité qu'il faudra accepter. C'est là une remarque très positive et constructive, mais j'imagine qu'il pourrait y avoir une différence selon que la ligne était ou non en perte de vitesse.

M. Williams: Naturellement, cela ne fait aucun doute. Personne n'a jamais dit que le changement n'était pas pénible.

M. Cochrane: Je peux vous dire qu'il l'est.

[Text]

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: The witness obviously represents a very diversified economic sector of benefit to the province of Nova Scotia and the Maritimes generally. I would assume too then, by reason of the nature of your position, that you have given very intensive and a broader cross-section of concerned scrutiny to the legislation itself.

St. Leonard, New Brunswick is one of the few points—there are others—where there is access to an American railroad. I wonder if you would be good enough to expand. The competitive access provisions in Bill C-18 are not the same, they are not reciprocal to Canadian shippers in the United States. Presumably they are not on the Bangor line. What is the impact, adversely or otherwise, to the Atlantic region by reason of these competitive access provisions in the bill?

Mr. Dillman: From a regional point of view, I would sooner leave that question to somebody like Craig Dickson, of the Atlantic Provinces Transportation Commission. I will try to answer your question from a Scotia Investments Group perspective, and that is that the competitive joint-line access part of the legislation is not of critical interest to us. The reason why it is not is that for the last five years or so we have been moving the rail part of our operations into an intermodal sphere. The reason for that is that our products by and large are merchandise types of products that can be moved in that manner, and we felt that we could see the advent of increasing substantially the intermodal move by the railways in this part of Canada. So we hope we are ready for it.

I have spent some time, though, looking at the provisions of the legislation with various trade associations. I will simply say I do not know of any other provision that can be found to address the plight of the captive shipper.

• 1005

I do not want to get into it in too great detail, because it really does not apply to our group of companies. Yet we do support organizations like the Canadian Pulp and Paper Association. As we expand it may be an issue for us, but it is not at the moment.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I do not think I would sleep tonight if I did not make reference to this point. I can make it with respect to our friends, Mr. Benjamin and Mr. Angus.

Your company is a free enterprise company, and you have raised a point that has not been mentioned in so many words to my knowledge right through our hearings. I think it is very vital to a free enterprise system. It seems to me free enterprise is often handcuffed so that it cannot do its job. You touched a vital spot this morning when you said it is not only *Freedom to move*, but freedom to

[Translation]

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: Le témoin représente manifestement un secteur économique très diversifié qui bénéficie à la province de Nouvelle-Écosse et à l'ensemble des Maritimes. Je suppose également, en raison de la nature de votre position, que vous avez scruté le projet de loi lui-même d'une façon très étendue et très intensive.

Saint-Léonard (Nouveau-Brunswick) est l'un des rares points—il y en a d'autres—où l'on peut avoir accès à un chemin de fer américain. Auriez-vous la bonté de développer ce point. Les dispositions du projet de loi C-18 portant sur l'accès concurrentiel ne sont pas les mêmes, elles ne sont pas réciproques pour les expéditeurs canadiens aux États-Unis. Elles ne le sont vraisemblablement pas pour la ligne de Bangor. Quel est l'effet, préjudiciable ou non, de ces dispositions du projet de loi sur la région de l'Atlantique?

M. Dillman: Du point de vue régional, je préférerais laisser cette question à quelqu'un comme Craig Dickson, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Je vais tenter de répondre à cette question du point de vue de *Scotia Investments*; la partie du projet de loi qui traite de l'accès concurrentiel aux lignes n'est pas pour nous d'un intérêt critique. En effet, depuis environ cinq ans nous passons du transport ferroviaire au transport intermodal car nos produits sont en général des marchandises qui peuvent être transportées de cette façon et nous étions d'avis que les chemins de fer pouvaient augmenter substantiellement les transports intermodaux dans cette partie du Canada. Nous espérons être prêts à cela.

J'ai toutefois passé un certain temps à examiner les dispositions du projet de loi avec diverses associations commerciales. Je dirai tout simplement que je ne connais aucune autre disposition qui puisse résoudre le problème de l'expéditeur captif.

Je ne désire pas entrer dans les détails, car cela ne s'applique pas vraiment à notre groupe de société. Pourtant, nous appuyons des organismes comme l'Association canadienne de producteurs de pâtes et papiers. Si nous prenons de l'expansion, cela pourrait nous intéresser, mais ce n'est pas le cas pour l'instant.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je crois que je ne pourrai pas dormir cette nuit si je ne mentionnais pas le point suivant. Je peux le faire valoir à l'égard de nos amis, M. Benjamin et M. Angus.

Votre société fait partie de la libre entreprise, et vous avez fait valoir un point qui n'a pas été mentionné explicitement à ma connaissance depuis le début de nos auditions. Je crois que c'est essentiel à un système de libre entreprise. Il me semble que la libre entreprise est souvent entravée de sorte qu'elle ne peut faire son travail. Vous avez touché un point vital ce matin quand vous avez dit

[Texte]

manage; I think that is very important. I just felt I had to emphasize that I appreciate that point very, very much indeed.

• 1010

Mr. Williams: Thank you.

The Chairman: Mr. Williams and Mr. Dillman, thank you for appearing today with a very positive brief on the legislation, but focusing in on a couple of key points that give your company special concern. It will all be part of our challenge when we get behind doors and deliberate and go into clause-by-clause. That there be amendment to subclause 144(5) has been coming up pretty consistently across the country, and you have joined a host of witnesses in focusing on that, understandably. Thank you very much.

Mr. Williams: Thank you very much.

The Chairman: We will call the next witness, the Canadian Railway Labour Association, the Nova Scotia Legislative Committee. Appearing on its behalf is Mr. Little. Mr. Little, would you introduce the gentlemen with you? We have your brief, which has been circulated. It is very short, so you may want to stick close to the text, or perhaps you want to give an overview and we can have questions and answers—whatever you want to do.

Mr. E.R. Little (Chairman, Nova Scotia Legislative Committee, Canadian Railway Labour Association): Mr. Chairman, with me are Mr. Art Hartlen of the Brotherhood of Maintenance of Way Employees, and Mr. Floyd Russel of the Brotherhood of Locomotive Engineers. We are the Nova Scotia Legislative Committee, which is a branch of the national CRLA in Ottawa, of which Eddy Abbott is executive secretary.

We have been asked by the CRLA in Ottawa to present a brief on our views, or some of our views. Although the brief is very short, it does make a few points. However, I must say, Mr. Chairman, that at our level we do not offer too many solutions. We have an overview of Bills C-18 and C-19—

The Chairman: It is more than what I can say of any witness we have had.

Mr. Angus: Are you going to drag it out?

The Chairman: No.

Mr. Little: But I am sure at the national level Mr. Abbott will be making resolutions to your committee through the CRLA.

We are concerned with rail safety and concerned with the region, especially here in the Atlantic provinces. The

[Traduction]

qu'il ne s'agit pas uniquement d'*Aller sans entraves*, mais aussi de gérer sans entraves; je crois que cela est très important. Il m'a semblé que je devais signaler que je suis extrêmement sensible à cette question.

M. Williams: Merci.

Le président: M. Williams et M. Dillman, votre exposé sur le projet de loi, qui met en évidence certains aspects essentiels intéressant directement votre entreprise, m'a semblé très constructif et je vous en remercie. Tous ces renseignements nous seront utiles lorsque, dans nos délibérations à huis clos, nous passerons les articles en revue un à un. La nécessité de demander le paragraphe 144(5) est revenu régulièrement sur le tapis un peu partout au Canada et vous vous faites ici l'écho d'un grand nombre de témoins qui ont mis l'accent sur cette disposition. Merci beaucoup.

M. Williams: Merci beaucoup.

Le président: Nous invitons maintenant notre prochain témoin, de l'Association des syndicats de cheminots canadiens, comité de la Nouvelle-Écosse sur la législation. L'association est représentée par M. Little. Monsieur Little, auriez-vous l'obligeance de nous présenter vos collègues? Nous avons en main votre mémoire, que nous avons distribué. Celui-ci est très court. Vous avez donc la possibilité de le suivre de près dans votre exposé ou encore de nous en donner les grandes lignes, de façon à réserver le plus de temps possible aux questions et aux réponses. À votre choix.

M. E.R. Little (président du comité de la Nouvelle-Écosse sur la législation, Association des syndicats de cheminots canadiens): Monsieur le président, voici M. Art Hartlen de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies ferrées et M. Floyd Russel de la Fraternité des mécaniciens de locomotive. Nous formons à nous trois le comité de la Nouvelle-Écosse sur la législation, qui est un organe du bureau national de l'ASCC à Ottawa, dont Eddy Abbott est secrétaire général.

L'ASCC d'Ottawa nous a demandé de résumer nos idées dans un mémoire, du moins en partie. Bien que le mémoire soit très succinct, il n'en soulève pas moins certains problèmes. Je dois avouer, toutefois, monsieur le président, qu'il ne nous est guère possible, à notre niveau, de proposer des solutions concrètes. Nous présentons un aperçu des projets de loi C-18 et C-19. . .

Le président: C'est déjà plus que ne l'ont fait les témoins précédents.

M. Angus: Allez-vous lui arracher les mots de la bouche?

Le président: Non.

M. Little: Mais je suis convaincu qu'au niveau national M. Abbott présentera des résolutions à votre Comité par l'intermédiaire de l'ASCC.

C'est avant tout la sécurité ferroviaire qui nous préoccupe, en particulier ici dans les provinces

[Text]

Nova Scotia Legislative Committee of the Canadian Railway Labour Association strongly objects to any attempt by the government to implement any type of deregulation in the transportation industry in Canada. Although our concerns today deal with government proposed transportation deregulation, our brief will focus on the safe operation of trains relating to the terms of the Railway Act and the abandonment—and that should be “proposed”, I suppose—of the Canadian Transport Commission.

We firmly believe deregulation will ultimately dismantle the economic and social systems in place in Canada which protect workers and their families. This aim is to return to a system where the market reigns supreme and where the weak are at the mercy of the strong. We feel that the push towards a market-dominated economy threatens the very fabric of our society, reducing it to a jungle, where the strong survive and the weak are left by the wayside. We suggest that traditional Canadian public policies to protect the weaker members of the community and the provisions to provide universal public services will be abandoned in the pursuit of corporate self-interest in the marketplace.

• 1015

The *Freedom to Move* position papers concerning rail safety will have the effect of putting the railways on a purely economic level, which would be the level established by the rail companies, if left free to operate at their own level of safety. Capital investment by a railway company purely to enhance safety provides no immediate return on investment. There is strong evidence that there are far too many rail accidents—five in the last month in Atlantic Canada alone. In our opinion deregulation in the rail industry will needlessly result in the lowering of the overall level of safety on Canadian rails.

We firmly believe deregulating our transportation system will force companies to undercut the competition through fare wars and cost cutting. Equipment replacement and maintenance expenditures along with labour costs are the prime targets for cost cutting in order to stay competitive. Already the Canadian railways have cut many key track and rolling stock maintenance positions. We would be remiss if we did not comment on recent public hearings on request by the railways to make a manned caboose at the rear of freight trains obsolete, while asking at the same time, in our opinion, to relax certain safety rules pertaining to the operation of freight trains.

Our committee supports the concept of technology and productivity increases. But we point out that most technology introduced in recent years is motivated by

[Translation]

Atlantique. Le comité de la Nouvelle-Écosse sur la législation de l'association des syndicats de cheminots canadiens s'oppose avec force à la volonté du gouvernement de procéder à la déréglementation, sous quelque forme que ce soit, de l'industrie canadienne des transports. Bien que nous nous intéressions plus généralement à la proposition du gouvernement relative à la déréglementation des transports, notre exposé insistera sur la sécurité du transport ferroviaire suivant les dispositions de la Loi sur les chemins de fer et par suite du démantèlement—je devrais dire «proposé», je suppose—de la Commission canadienne des transports.

Nous croyons profondément que la déréglementation entraînera au bout du compte la dissolution des régimes économiques et sociaux que le Canada a mis en place pour protéger les travailleurs et leurs familles. On semble s'orienter vers un retour aux forces implacables du marché, où la loi du plus fort est toujours la meilleure. Nous sommes d'avis que les pressions en faveur d'une économie de pur marché menacent la cohérence même de notre société, en lui imposant la loi de la jungle qui sacrifie les faibles à la voracité des forts. Nous prétendons que la politique traditionnelle d'intérêt public au Canada visant à protéger les démunis de la société et à assurer des services universels sera sacrifiée à l'intérêt égoïste des grandes entreprises ne reconnaissant que le profit.

Les prises de position exprimées dans *Aller sans entraves* ne retiennent que la dimension économique des chemins de fer, la seule qui intéresse les sociétés ferroviaires, si on les laisse libres de déterminer elles-mêmes le niveau de sécurité. On sait en effet que les investissements destinés à améliorer la sécurité n'offrent pas de rendement immédiat pour les compagnies de chemins de fer. Or, il apparaît dès maintenant que les accidents ferroviaires sont trop nombreux—cinq dans les provinces Atlantique au cours du dernier mois. A notre avis, la déréglementation de l'industrie du transport par rail ne fera qu'abaisser, de façon déplorable, les normes de sécurité globales des chemins de fer canadiens.

Nous sommes convaincus que la déréglementation des transports en exacerbant la concurrence entraînera des guerres tarifaires et des compressions de coûts. Le remplacement du matériel roulant et l'entretien, de même que la main-d'oeuvre, seront les premiers postes budgétaires à souffrir de la nécessité de résister à la concurrence. Déjà, les chemins de fer canadiens ont supprimé de nombreux postes d'entretien des voies et du matériel roulant. Nous manquerions à notre devoir de passer sous silence les récentes audiences publiques portant sur le retrait des fourgons de queue des trains de marchandises, et partant des équipes qui y travaillent, que les chemins de fer ont demandé en même temps que le relâchement de cette règle de sécurité se rapportant à l'exploitation des trains de marchandises.

Notre comité est en faveur des améliorations technologiques et de l'augmentation de la productivité. Mais il nous faut signaler que la plupart des

[Texte]

increased productivity, not by safety. The *Freedom to Move* position paper is silent on the various sections of the Railway Act concerning the operational safety of Canadian railways. We propose the sections of the Railway Act pertaining to rail safety should be left intact and the railway transport committee maintained to perform the necessary duties of the Canada Labour Code relating to the occupational health and safety of railway operating employees. We contend the level of safety based on economic considerations alone is completely unacceptable and, in our opinion, would be unacceptable to the people of Canada.

Deregulation can be defined as a government policy to meet demands of their corporate friends, who have been applying pressure to ensure all policy directions will be designated to benefit the corporate sector. We believe under deregulation uncontrollable price hikes will take place after the initial benefit of competition among the transportation companies, leading to the abandonment of less profitable routes. Small shippers, particularly those here in the Atlantic region of Canada, may be forced to pay higher transport costs. We are also of the view that smaller regions will be serviced by inefficient and undependable operators.

Our committee contends that the legislation on transportation reform as written will not be able to respond to the unique social, geographic and economic conditions in Canada. We firmly believe that existing public safeguards to regulate rail branch line abandonment and operating safety rules should be maintained at the highest level.

The position paper as written has abandoned the concept that Crown corporations play a vital role in economic regional development. Policy suggestions that will force Crown corporations to operate strictly in the pursuit of profit will erode the level of services to the havenot regions of this country. For potential economic strength in our less populated regions, we will need a strong transportation system headed by Crown corporations regulated by the federal government.

In closing, we contend that without a strong government-regulated transport system linking a scattered population across this country, there would be little purpose or incentive to exist as a nation. This brief is respectfully submitted by the Nova Scotia legislative committee.

The Chairman: Mr. Little, I want to thank you for those general thoughts on this legislation. I throw it open to questions. I have Mr. Angus.

[Traduction]

perfectionnements technologiques adoptés ces dernières années visaient uniquement la rentabilité et jamais la sécurité. Le document de prise de position *Aller sans entraves* ne dit pas un mot des divers articles de la Loi sur les chemins de fer concernant la sécurité d'exploitation des chemins de fer canadiens. Nous proposons que les articles de la Loi sur les chemins de fer se rapportant à la sécurité ferroviaire demeurent intacts et que soit maintenu le comité des transports par chemin de fer chargé du respect des dispositions du Code canadien du travail en matière de santé et de sécurité professionnelle des cheminots. Nous affirmons que la sécurité fondée uniquement sur les facteurs économiques est tout à fait insuffisante et, à notre avis, serait jugée inacceptable par la population du Canada.

La volonté de déréglementation peut être assimilée au désir du gouvernement de se soumettre aux exigences de leurs amis des grandes entreprises, qui ont exercé des pressions pour que l'orientation choisie profite au secteur du patronat. Nous pensons que la déréglementation entraînera inéluctablement la hausse des prix après une brève période initiale de saine concurrence entre les sociétés de transport, et aboutira à l'abandon des itinéraires les moins rentables. Les petits expéditeurs, en particulier dans les provinces Atlantique, se verront contraints d'assumer des frais de transport de plus en plus élevés. Nous croyons en outre que les régions de moindre importance seront desservies par des exploitants inefficaces et peu fiables.

Notre comité soutient que la réforme des transports prévue dans le projet est incompatible avec la situation sociale, géographique et économique particulière du Canada. Nous croyons profondément qu'il importe de maintenir les normes les plus strictes de protection du public par la réglementation de l'abandon des embranchements et de la sécurité.

Le document de prise de position, tel qu'il est rédigé, semble perdre de vue les sociétés d'état ont un rôle vital à jouer dans le développement économique régional. Des mesures réglementaires propres uniquement à inciter les sociétés d'état à ne rechercher que le profit dégraderont les services dont bénéficient actuellement les régions les moins nanties du Canada. Pour que les régions peu peuplées de notre pays développent leur potentiel économique, il leur faut un réseau de transport solide dirigé par des sociétés d'état réglementées par le gouvernement fédéral.

En conclusion, nous soutenons que sans la présence d'un réseau de transport efficace réglementé par l'Etat afin d'assurer la communication entre les diverses composantes éparses de la population canadienne, la notion même de nation perd tout son sens. En terminant, je rappelle que notre mémoire est respectueusement présenté au nom du comité de la Nouvelle-Écosse sur la législation.

Le président: Monsieur Little, je vous remercie pour les idées générales que vous avez exprimées concernant le projet de loi. Passons sans tarder aux questions. J'ai d'abord M. Angus sur ma liste.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Little and gentlemen, I want to thank you for appearing before us this morning and for giving us a very clear indication of where the association is on this matter. On the bottom of page 1, you talk about the RTC and the duties of the Canada Labour Code as they apply to occupational health and safety. Can you elaborate a little bit? Do they have jurisdiction now to administer part of the Canada Labour Code?

• 1020

Mr. Little: I believe there are still sections of the Canada Labour Code the RTC administers through the Canadian Transport Commission.

Mr. Angus: It has sort of been passed over to them by the Department of Labour to administer.

Mr. Little: Yes, that is right.

Mr. Angus: Could you give us some examples of what you have seen in the industry, in rail, in terms of reduced levels of safety, admittedly within a regulated environment? What have the companies been moving toward or able to implement?

Mr. Little: I think both CN and CP have been in the process of cost cutting. We think cost cutting comes into manpower and maintenance. There have been a number of key personnel, especially in the carmen's organization, who have been laid off because there are no jobs for them. Routine inspections have been turned over to the train crews, which they can do, and being on for a while you develop a trained eye to do it, but nothing like a carman can do it.

If the railways were not regulated by the Railway Transport Committee—although I can say they cannot tell them how many employees they can have—we think this is a part of it. If they are allowed to regulate for profit, safety is one of the things that may go by the boards—not altogether, of course.

Mr. Angus: In my own community, I know some of the guys have been very frustrated by cases where they have indicated a particular car was not usable and somebody over and above them has overruled them and allowed the car to stay in the train. Is that kind of thing happening here?

Mr. Little: They are giving the train crew responsibility on what we call a number-two brake test, especially in Moncton, where a number of carmen have been laid off. They are giving the responsibility to the train crew to watch the train going by on what they call a run-through inspection, which could be adequate, but really it is not the inspection it should be from a carman's point of view.

Mr. Angus: I am talking about a carman—I guess the term is a "bad order"—assigning a bad order to a car and having it overruled by a supervisor, allowing an unsafe

[Translation]

M. Angus: Monsieur Little, et vous messieurs, je vous remercie d'être venus ce matin et de nous avoir donné une excellente idée du point de vue de votre Association. Au bas de la page 1, il est question du Comité des transports par chemin de fer et des obligations en vertu du Code canadien du travail en matière de santé et de sécurité professionnelle. Pourriez-vous nous donner des précisions? Ce comité a-t-il compétence actuellement pour administrer ces dispositions du Code canadien du travail?

M. Little: Je crois qu'il y a encore des articles du Code canadien du travail que le CTC administre par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports.

M. Angus: Il s'agirait en quelque sorte d'une délégation de pouvoirs faite par le ministère du Travail.

M. Little: C'est exact.

M. Angus: Pourriez-vous nous donner quelques exemples de relâchement de la sécurité dans le transport par chemin de fer, même si le régime de réglementation est encore en vigueur? De quelle manière les compagnies évoluent-elles de ce point de vue?

M. Little: Je pense que le CN et le CP se sont tous deux engagés dans la voie des compressions des coûts. Ces compressions se répercutent sur la main-d'oeuvre et l'entretien. Un certain nombre d'employés essentiels, notamment du groupe des wagonniers, ont été congédiés sous prétexte qu'il n'y avait plus de travail pour eux. Les inspections d'usage ont été confiées au personnel du train, qui peut s'acquitter de cette tâche car au bout d'un certain temps, il finit par se sensibiliser à la sécurité, mais qui jamais n'aura la compétence des wagonniers.

Si les sociétés ferroviaires n'étaient pas réglementées par le Comité des transports par chemin de fer—même si celui-ci ne peut imposer un nombre déterminé d'employés—je pense que la situation ne ferait qu'empirer. En autorisant les compagnies à rechercher le seul profit, la sécurité ne tarde pas à passer par-dessus bord, au sens figuré naturellement.

M. Angus: Dans ma propre circonscription, je sais que certains employés se sont sentis extrêmement frustrés après avoir déclaré qu'un wagon donné n'était pas utilisable et que quelqu'un au-dessus d'eux a passé outre à leur avis pour permettre au wagon de demeurer dans le train. Avez-vous à l'esprit ce genre de chose?

M. Little: Le personnel de train s'est vu confier la responsabilité d'effectuer ce que nous appelons les essais de frein numéro deux, en particulier à Moncton, où plusieurs wagonniers ont été mis à pied. Le personnel de train s'est vu en outre charger de regarder le train passer aux fins d'une inspection dite d'observation, qui est peut-être utile mais qui n'a certes pas la valeur de l'inspection en règle effectuée par le wagonnier.

M. Angus: La situation que j'évoquais se rapportait à un wagonnier qui avait décrété qu'un wagon était en mauvais état de fonctionnement et qui a dû se soumettre à la

[Texte]

piece of equipment to continue to operate. Are there any examples of that happening here?

Mr. Little: There have been some examples of a carman saying the car should not go and he has been overruled. I do not have anything down as such, but—

Mr. Angus: One of the areas I have been pursuing during our hearings is tied in with this whole safety question, more so on the air side than the trucking side, but perhaps there is an application within rail. In some jurisdictions under the health and safety laws, an individual has the right to refuse to work in an environment unsafe to them. They do not, however, have the right to refuse to allow a piece of equipment to go out if it is unsafe to somebody else.

I am wondering whether you feel it would be appropriate for us to include in the bill some kind of mechanism allowing a carman, for example, or an engineer to refuse to take a piece of equipment out if they believe it is unsafe, whether it is a locomotive or a car, without fear of company reprisal in any way.

Mr. Little: I believe it is almost there now. If we firmly believe a piece of equipment, especially an engine or a car on the train, is unsafe, we would not be overruled if we stood our ground. The right to refuse work is a very ticklish situation, but I think the legislation is there to protect the employee in such that he is not endangering his own life or that of others.

If we go back to the other question of being overruled, I think in the couple of times I know it has happened, it was very close on the gauges on a wheel of a car, and they said no, we will let it go. I have no jurisdiction over that if the gauge says it is okay.

• 1025

Mr. Angus: In this part of the country under deregulated environment, is there a danger American rail companies will be able to come and operate in Canada and take away traffic and jobs from Canadian rail workers?

Mr. Little: I think there is always a danger. I cannot answer the question about under deregulation. If CP and CN would use the same set of tracks in Nova Scotia where we have no competition in the Atlantic provinces... Under deregulation, especially with the private contracts out, CN could almost regulate their own tariffs or whatever they wanted to do, have an exclusive occupancy of the track. Under the other set up of American railroads and especially Canadian Pacific which operates in the valley, if they were allowed to go into contract with the container piers in Halifax, I do not know what would happen. Being with CN, I can see a loss of revenue and jobs there.

[Traduction]

décision de son surveillant de laisser sur la voie un wagon non sécuritaire. Auriez-vous des exemples de ce genre à nous communiquer?

M. Little: Je connais quelques cas où un wagonnier a déclaré qu'un wagon devait être immobilisé et où on n'a pas tenu compte de son avis. Mais je n'ai pas de fait précis. . .

M. Angus: Nous abordons là tout un secteur qui m'a fortement préoccupé depuis le début des audiences, davantage du côté du transport aérien que de celui du camionnage, mais qui intéresse peut-être également le transport ferroviaire, à savoir la sécurité. Dans certaines provinces, aux termes de la Loi sur la santé et la sécurité, l'employé a le droit de refuser de travailler s'il juge les conditions dangereuses. Il n'a pas qualité, cependant, pour décréter que le matériel doit être immobilisé, même s'il le juge dangereux pour quelqu'un d'autre.

Je me demande donc si, à votre avis, nous devrions inclure dans la loi des dispositions permettant à un wagonnier, par exemple, ou encore à un mécanicien, de refuser d'utiliser un matériel jugé non-sécuritaire, que ce soit une locomotive ou un wagon, sans crainte de représailles de la part de la compagnie.

M. Little: Je pense que cette possibilité est déjà presque inscrite dans la pratique. Si nous croyons vraiment que le matériel roulant, en particulier une locomotive ou un wagon, est dangereux, notre jugement sera respecté, à condition de ne pas en démordre. Le droit de refuser de travailler est très délicat mais, à mon avis, la loi existe pour protéger l'employé et faire en sorte qu'il puisse s'opposer à mettre sa propre vie ou celle des autres en danger.

Pour en revenir à la question de passer outre au jugement de l'employé, les cas qui me viennent à l'esprit se rapportaient à l'écartement des roues de wagon, ce qui a été jugé insuffisant comme cause de retrait d'un wagon. Il faut dire que la mesure de l'écartement laisse une certaine marge d'interprétation.

M. Angus: Dans votre région, la déréglementation risque-t-elle de permettre aux sociétés ferroviaires américaines d'occuper le marché, d'accaparer une partie du trafic et de souffler des emplois aux cheminots canadiens?

M. Little: Je pense que ce danger n'est pas à écarter. Mais je ne peux vous donner de réponse catégorique. Actuellement, en raison de l'absence de concurrence dans les provinces Atlantiques, le CN et le CP utilisent les mêmes voies en Nouvelle-Écosse. Si les chemins de fer n'étaient soumis à aucune réglementation et surtout si les contrats privés étaient permis, le CN ne manquerait pas de rajuster ses tarifs ou d'agir comme bon lui semble, en se réservant, par exemple, l'utilisation exclusive des voies ferrées. En revanche, avec l'arrivée sur le marché des chemins de fer américains et des ententes possibles avec le Canadien Pacifique, il pourrait y avoir des contrats conclus avec les exploitants des quais d'entreposage des

[Text]

Mr. Angus: Thank you, Mr. Little.

Mr. Taylor: I would like some enlargement on one or two statements you have made. You mentioned capital investment by railway company provides no immediate return on investment. I always thought safety pays; it does not cost. Every time a workman is injured, it costs money. Every time a workman is killed, it costs money. Every time a pedestrian or a citizen is killed or injured, it costs money. It seems to me you are the first organization suggesting—if that is what you are doing—that we should be cutting back on safety. I think most organizations would have been asking to spend more on safety, not less. Would you enlarge on your statement, capital investments by railway—

Mr. Little: I think the sentence speaks for itself. It says “no immediate return”. To put a lot of money into an operation purely for safety, the return may come in the long term, but not immediately. I think the money would go somewhere else.

Mr. Taylor: In this bill, where are we asking that money be put into something which is not going to give a return on safety? What part of the bill is doing that? I have not come across—

Mr. Little: I am sorry, I cannot go to a specific part of the bill.

Mr. Taylor: I have not been able to find it. If you find something, I wish you would send the information.

Mr. Little: Most certainly, I will.

Mr. Taylor: I would like to deal with one other point. You mentioned something about operating for profit. If a company does not make any money, it is not going to be able to have employees very long. Is it not the very fact a company makes a profit that enables it to enlarge, to hire more people? In a free enterprise system, the only way you can have work is for a company to make profit. Otherwise, it goes bankrupt and everybody loses their jobs. Would you enlarge on the statement you made a few moments ago?

Mr. Little: It is very true that if a company does not make profit they are not going to keep their people. We can realize that. We are saying we think deregulation, the way it is written now or the *Freedom to Move* paper, would take away the government regulations and I guess subsidies. I do not know if a railroad in this scattered population we have across Canada, especially in the Atlantic or the west, linking the country together. . . I think subsidies regulated by the government are the only way to keep that.

[Translation]

conteneurs, ce qui pourrait modifier les règles du jeu. En tant qu'employé du CN, je puis entrevoir des pertes de recettes et d'emplois.

M. Angus: Merci, monsieur Little.

M. Taylor: J'aimerais obtenir certaines précisions concernant une ou deux déclarations que vous avez faites. Vous avez dit que les investissements des chemins de fer dans le domaine de la sécurité n'offraient pas de rendement immédiat. Pourtant, j'ai toujours cru que la sécurité ne coûte rien. Au contraire, lorsqu'un ouvrier se blesse, il faut verser des indemnités. Lorsqu'un travailleur se tue, il faut verser des indemnités. Lorsqu'un piéton ou un citoyen se blesse ou se tue, il faut verser des indemnités. Il me semble que vous êtes la première association à proposer—à moins que je ne me trompe sur le sens de vos paroles—des économies au chapitre de la sécurité. La plupart des autres organismes demandent au contraire qu'on augmente les dépenses dans le domaine de la sécurité. Pourriez-vous compléter votre déclaration concernant les investissements des chemins de fer?

M. Little: Je pense qu'il faut bien lire la phrase, qui précise «pas de rendement immédiat». Les investissements uniquement destinés à améliorer la sécurité peuvent être rentables à long terme, mais non dans l'immédiat. A mon avis, les compagnies parleront d'abord au plus pressé.

M. Taylor: Dans le projet de loi, pouvez-vous indiquer les dispositions susceptibles d'encourager les investissements qui ne tiennent pas compte du facteur sécurité? Personnellement, je n'en ai pas trouvé. . .

M. Little: Désolé, mais je ne pourrais citer de disposition particulière.

M. Taylor: Je n'arrive pas à penser à une disposition qui aurait ce sens. Si vous trouvez quelque chose, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me le communiquer.

M. Little: Je n'y manquerai pas.

M. Taylor: Passons à un autre point. Vous avez évoqué le spectre du profit. Or, si une entreprise ne réalise pas de bénéfices, comment réussira-t-elle à payer ses employés? N'est-ce pas justement en réalisant des bénéfices qu'une entreprise peut créer des emplois, augmenter ses effectifs? Dans un régime de libre entreprise, la motivation de l'entreprise est forcément le profit. Autrement, celle-ci fait faillite et tout le monde perd son emploi. Pourriez-vous préciser votre pensée à ce sujet?

M. Little: Vous avez tout à fait raison de dire qu'une entreprise qui ne réalise pas de bénéfices ne peut conserver ses employés. Nous en sommes tout à fait conscients. Nous pensons, cependant, que la déréglementation, telle qu'elle est formulée dans *Aller sans entraves*, mettrait un terme à la protection accordée par l'Etat, ainsi qu'aux subventions. Or, comment assurer autrement la communication entre les composantes éparses de notre population canadienne, en particulier dans les provinces Atlantiques et dans l'Ouest? A mon avis, les subventions accordées par le gouvernement sont

[Texte]

If the rules were relaxed for the abandonment of rail lines. . . There are so many rail lines in the depressed regions of Canada operating strictly on subsidies. I know that takes government money and the government money comes out of our pockets, but I am sure they would not be there under deregulation. I do not know where these people would be, if they would be captive shippers to another corporation or whatever. I think subsidies should play a big part in the rail industry and in the rail passenger industry especially.

• 1030

Mr. Taylor: However, rail abandonment has been going on for the last 25 years.

Mr. Little: Yes, and it is going to continue.

Mr. Taylor: So deregulation is not going to encourage or discourage it. When a railway is not economic, it gets a subsidy to make it economic. If the government said that this service is needed and there is no other alternative, then the government should pay for that. However, in my view that does not alter the fact that a company has to make a profit to stay in business.

The government social service program certainly does not pay for itself; it is paid out of taxation by the people. If you are suggesting that we put everything under taxation, people are going to pay an enormous sum of money. So I cannot follow your argument in regard to Crown corporations because Crown corporations can operate at a deficit, but people pay one way or another. They have to or they would not stay in existence.

The Chairman: Witnesses can express their view and members may not agree with them. There can be an exchange, but we have had many witnesses give different points of view, so let us not start arguing with the witnesses. They have made a very even presentation. He said that he did not have all the answers, but he did have some general thoughts, which he expressed very evenly.

Mr. Little: You did not read between the lines when I said I did not have any answers.

Mr. Taylor: I am sorry; I did not mean to argue. We are apparently on different sides of the fence and I thought you could give me some reason to change my mind, but you did not yet.

Mr. Little: I think our national body will be presenting a specific brief.

The Chairman: I want to thank you for coming with your brief and that very frank admission, which pointed out some of the concerns of your association and union.

[Traduction]

la seule façon de garantir la communication par chemin de fer.

Si le règlement se relâche au sujet de l'abandon d'embranchements, qu'arrivera-t-il? Combien de lignes secondaires dans les régions du Canada en proie à des difficultés économiques sont maintenues uniquement grâce aux subventions? Je sais bien que l'argent est versé par l'Etat et qu'en définitive cet argent sort de la poche du contribuable, mais je suis persuadé également que bien des lignes secondaires disparaîtraient avec la déréglementation. De nombreuses personnes seraient alors livrées à elles-mêmes, deviendraient des expéditeurs captifs d'une autre entreprise, etc. Je pense que les subventions jouent un rôle important dans l'industrie du rail, et notamment dans le secteur des trains de voyageurs.

M. Taylor: Il faut dire, toutefois, que les abandons d'embranchements se font depuis 25 ans.

M. Little: C'est vrai et ils continueront à se faire.

M. Taylor: Ainsi, la déréglementation n'a rien à voir avec ce processus. Lorsqu'une ligne de chemin de fer n'est pas économique, il faut une subvention pour la préserver. Si le gouvernement décide que le service est nécessaire et qu'il n'y a pas de solution de rechange, il verse alors une subvention. Mais cela ne change en rien le fait qu'une entreprise doit réaliser des bénéfices pour demeurer en activité.

Les régimes sociaux de l'Etat sont loin de s'autofinancer. C'est le contribuable qui en assume le coût au moyen de ses impôts. Mais si tous les services doivent être financés au moyen des impôts, ceux-ci deviendront un fardeau intolérable. C'est pourquoi je comprends mal votre argument concernant les sociétés d'Etat, car, même si celles-ci présentent des déficits, c'est encore la population qui doit payer la note. Autrement, ces sociétés cesseraient d'exister.

Le président: Les témoins expriment leur opinion et les membres peuvent ne pas être d'accord avec eux. Les échanges de vues sont souhaitables et bon nombre de témoins ont présenté des points de vue différents, mais ne nous disputons pas avec les témoins. Celui-ci a présenté un exposé honnête. Il a avoué qu'il ne possédait pas toutes les réponses, mais qu'il avait des idées générales à présenter, ce qu'il a fait en toute honnêteté.

M. Little: Vous n'avez pas lu entre les lignes lorsque j'ai dit que je n'avais pas de réponse.

M. Taylor: Je suis désolé, je ne voulais pas me quereller. Nous ne sommes pas manifestement du même côté de la barrière et je pensais que vous pourriez peut-être me convaincre de changer d'idée. Vous ne l'avez pas fait jusqu'à maintenant.

M. Little: Je pense que notre organisme national présentera lui-même son propre mémoire.

Le président: Je vous remercie pour votre mémoire et votre franchise. Nous avons pris connaissance de certaines des préoccupations de votre association et de votre

[Text]

We know this is obviously not an employment bill, but there are different points of view. If it does what some people hope it will, the economy is going to be better and there will be more jobs. Many other people are concerned that jobs will be adversely affected, and that is what we have to weigh out.

Mr. Little: Thank you, Mr. Chairman, for allowing us in.

The Chairman: I must say that I am not overly happy. Several witnesses were confirmed, but they have not shown up for whatever reasons. Is there any other witness who has checked in and would like to present now? Mr. Chandler of Bowater, are you ready? Thank you very much for being here. Witnesses were told to be here half an hour or an hour beforehand. I am glad you were here even earlier. You can present your views and not be the last witness. Frankly, none of us were looking forward to it at 6 p.m. after we had heard all the witnesses we thought we were going to hear. But some of the witnesses are not here, so we are moving along very well. Anyway, we have Mr. Chandler of Bowater Mersey.

• 1035

Mr. David B. Chandler (Transportation and Distribution Manager, Bowater Mersey Paper Company Limited): With your permission, I will read my introduction and maybe skip over some of the things that have already been mentioned.

The Chairman: Please do.

Mr. Chandler: Bowater Mersey Paper Company Limited of Liverpool, Queen's County, produces annually approximately 240,000 tonnes of newsprint at its mill outside Liverpool, Nova Scotia, and 19 million board feet of lumber at its sawmill at Oak Hill, Lunenburg County. The newsprint mill has operated successfully since 1929. The sawmill started operation in 1970. Between these two facilities, together with its woodland operations, Bowater Mersey employs about 750 persons directly and another 2,000 indirectly throughout western Nova Scotia. The newsprint mill is located at the end of the Chester subdivision of the CN Railway and depends heavily on rail transportation to ship newsprint to customers to the northeastern and north central areas of the U.S.

In 1986 the company spent in excess of \$20 million on all transportation costs, including vessels, rail and trucks. Transportation is a significant cost element in the delivered price of our goods and a major determinant in our international competitiveness. Accordingly, Bowater Mersey has a particular interest in the competitiveness of Canada's transportation systems. The ability to be competitive internationally will determine how successful

[Translation]

syndicat. De toute évidence, le projet de loi qui nous intéresse ne porte pas sur l'emploi et son interprétation donne lieu à des points de vue divers. Certains, cependant, lui font confiance et si leurs espoirs se réalisent, l'économie s'en portera mieux et des emplois seront créés. D'autres, par contre, craignent un effet contraire et c'est à nous de peser le pour et le contre.

M. Little: Merci, monsieur le président, pour avoir bien voulu écouter notre point de vue.

Le président: Je dois dire que je ne suis pas particulièrement de bonne humeur. Plusieurs témoins, que nous avons accepté de recevoir, nous ont fait faux bond pour une raison ou pour une autre. Y a-t-il d'autres témoins qui se sont inscrits et qui voudraient comparaître maintenant? Monsieur Chandler de Bowater, êtes-vous prêt? Merci beaucoup d'être venu. On avait demandé aux témoins de se présenter une demi-heure ou une heure à l'avance. Je suis heureux que vous soyez venu encore plus tôt. Vous pouvez présenter votre point de vue dès maintenant et vous assurer ainsi de ne pas être le dernier témoin. En toute franchise, aucun d'entre nous n'était enthousiaste à l'idée d'une séance à 18 heures, après avoir entendu tous les témoins que nous avions à notre programme. Mais certains témoins ne se sont pas présentés, et les choses tournent rondement. Quoi qu'il en soit, voici M. Chandler de Bowater Mersey.

M. David B. Chandler (directeur des transports et de la distribution, Bowater Mersey Paper Company Limited): Si vous me le permettez, je lirai mon introduction pour ensuite sauter certains passages qui reprennent des idées qui ont déjà été exprimées.

Le président: Je vous en prie.

M. Chandler: La société *Bowater Mersey Paper Company Limited* de Liverpool, dans le comté de Queen, produit environ 240,000 tonnes de papier journal par an à son usine à l'extérieur de Liverpool, en Nouvelle-Écosse, et 19 millions de pieds linéaires de bois d'oeuvre à sa scierie d'Oak Hill, dans le comté de Lunenburg. L'usine de papier journal est en exploitation depuis 1929. La scierie est ouverte depuis 1970. Dans ces deux branches d'activités, auxquelles s'ajoute l'exploitation forestière, Bowater Mersey emploie quelque 750 personnes directement et 2,000 autres indirectement dans tout l'Ouest de la Nouvelle-Écosse. L'usine de papier journal se trouve à l'extrémité de la subdivision de Chester du Canadien National et dépend énormément du transport ferroviaire pour l'expédition du papier journal à la clientèle du nord-est et du centre-nord des États-Unis.

En 1986, la société a dépensé plus de 20 millions de dollars au total en frais de transport, par navire, par train et par camion. Les frais de transport sont un élément important du prix de notre produit à la livraison et un facteur déterminant de la concurrence internationale. C'est pourquoi Bowater Mersey a tout intérêt à ce que les réseaux de transport du Canada soient compétitifs. L'aptitude à demeurer concurrentiel sur le marché

[Texte]

the company can be in maintaining a viable operation in western Nova Scotia. Bowater Mersey is an active member of the Canadian Pulp and Paper Association and endorses its submissions and recommendations to the House of Commons Standing Committee on Transport.

Bowater Mersey supports the concept of deregulation of the Canadian transportation system. The successful implementation of the Staggers Act in the United States in 1980 is clear evidence that deregulation can work.

The necessity of overcoming distances from markets and sources of supply have continued to remain a major problem for Atlantic Canada. Considerations resulting from this distance from markets are not only confined to the pricing of transportation services but also embrace such matters as the availability of competing carriers and the time in transit of commodities originating in or destined to the Atlantic region.

The initiatives contained in Bill C-18 are required to achieve the desired goal of an efficient and low-cost transportation service and to provide a balance between shipper and carrier interests. Bowater Mersey supports the objectives of Bill C-18 and recommends that the transportation initiatives contained in this bill be implemented at the earliest possible date.

The company also supports Bill C-19 as it is presently written and opposes any delay longer than three years in implementing "fit, willing and able" as the sole criterion for extra-provincial motor carrier licences. The following recommendations all have the common purpose of making specific provisions of this legislation more effective. They do not and are not intended to alter the basic thrust of the legislative initiatives contained in this bill.

The first recommendation deals with competitive line rates. This really follows the CPPA recommendations. All the competitive line rate provision will do is require the railways to compete with each other for shipments from mills that are captive, just as they must compete for business that is not captive.

• 1040

One other point is that with the advent of confidential contracts under the new legislation, which the pulp and paper industry supports, contract rates will not be published; therefore the captive shipper will no longer be able to relate his rate to that of his competitors. As a consequence, a captive shipper has even greater need to have access to the line of another railway. We agree with CPPA's recommendations there.

[Traduction]

international est une condition essentielle à la survie d'une entreprise dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Bowater Mersey est membre actif de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers dont il approuve les mémoires et les recommandations présentés au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports.

Bowater Mersey appuie l'idée de la déréglementation du système de transport canadien. Le succès de l'application du Staggers Act aux Etats-Unis, depuis 1980, montre clairement que la déréglementation peut fonctionner.

La nécessité d'abolir l'obstacle des distances qui les séparent des marchés et des sources d'approvisionnement ont toujours été un problème de taille pour les provinces Atlantiques. Cet éloignement par rapport au marché nous oblige à tenir compte non seulement du prix des services de transport, mais également de questions comme l'accessibilité des transporteurs concurrents et la durée de transit des marchandises en provenance ou à destination de la région de l'Atlantique.

Les dispositions que prévoit le projet de loi C-18 sont essentielles pour permettre la réalisation de l'objectif souhaité de mise en place d'un service de transport efficace et à prix raisonnable, ainsi que d'un juste milieu entre les intérêts de l'expéditeur et du transporteur. Bowater Mersey appuie les objectifs du projet de loi C-18 et recommande que les dispositions de ce projet de loi entrent en vigueur le plus rapidement possible.

Notre société appuie également les dispositions du projet de loi C-19, telles qu'elles sont rédigées actuellement, et s'opposent à toute prolongation, au-delà de trois ans, du délai de mise en oeuvre du critère d'exploitant «prêt, apte et disposé» pour l'octroi des licences aux transporteurs routiers extraprovinciaux. Les recommandations que nous présentons visent toutes à rendre certaines dispositions des projets de loi encore plus efficaces. Elles n'ont pas pour but de modifier les visées fondamentales des dispositions législatives proposées.

La première recommandation porte sur les prix de lignes concurrentiels. En réalité, elle ne fait que renforcer une recommandation déjà présentée par l'ACPDP. La clause des prix de lignes concurrentiels aura simplement pour effet d'obliger les chemins de fer à se livrer concurrence pour obtenir la clientèle des usines captives, comme elles le font pour les entreprises qui ne sont pas captives.

Par ailleurs, comme la nouvelle loi autorisera les contrats confidentiels, l'industrie des pâtes et papier est tout à fait d'accord à cet égard, les tarifs déterminés dans ces contrats ne seront pas publiés. Par conséquent, l'expéditeur captif ne sera plus en mesure de comparer ce qu'il paie avec les prix consentis à ses concurrents. En conséquence, il importe d'autant plus que l'expéditeur captif ait accès aux services d'un autre chemin de fer. Là encore, nous sommes d'accord avec les recommandations de la CPPA.

[Text]

The Chairman: Is there any area where you do not agree with the CPPA brief?

Mr. Chandler: No.

The Chairman: You are fully supportive of their brief, which they have already presented to us. I do not necessarily want to cut you off, but if that is the case then we can—

Mr. Chandler: I think the only one I would like to touch on... We agree with CPPA on level of services. This follows their submission, and accordingly Bowater Mersey recommends that these concerns be taken into consideration and the appropriate changes made.

I would like to read the last comments about rail line abandonment. Under Bill C-18, rail line abandonment procedures will be substantially simplified and expedited. Transfers of rail lines to short line railway companies may be effective either without resort to the abandonment proceedings or during the course of such proceedings.

The railways will be compensated for branch lines, which they are required to operate as an imposed public duty. Improved managerial control permitted under the rail line provisions of Bill C-18 will bring about new efficiencies resulting in real cost reductions to Canadian railways.

Bowater Mersey recognizes the rationale of substantial changes to rail line abandonment procedures, even though they view a number of these provisions with apprehension. The retention of a line of railway in the public interest is a vital safeguard which must be realistically available. The existing provisions of Bill C-18 transfer the determination of maintaining an unprofitable line from the agency to the Governor in Council.

CPPA notes that the criterion which must be established under subclause 165(2) for the retention of an uneconomical line must all be met, and not just some of them. These criteria would be impossible to meet in many instances where public interest alone could justify the intention of an uneconomical line. We therefore support CPPA's recommendation that subclause 165(2) be amended to substitute "or" for "and" at the end of paragraph (c). This amendment would enable the Governor in Council to exercise its discretion, having regard to the circumstances of each application without being fettered by considerations that would necessitate the denial of an application where the public interest for retention was clearly demonstrated.

In conclusion, the Canadian pulp and paper industry needs a truly competitive transportation environment to provide effective access to United States customers. The ability to be competitive is vital to the economic health of our industry, the jobs we provide and the substantial

[Translation]

Le président: Y a-t-il certains aspects du mémoire de la CPPA avec lesquels vous n'êtes pas d'accord?

M. Chandler: Non.

Le président: Vous appuyez entièrement les propositions de ce mémoire, qui nous a déjà été présenté. Je ne tiens pas à vous interrompre pour autant, mais peut-être pourrions-nous alors...

M. Chandler: Permettez-moi malgré tout d'aborder une autre question. Nous sommes d'accord avec la CPPA au sujet du niveau de service. Pour donner suite à cette proposition, Bowater Mersey recommande qu'il en soit tenu compte et que les changements voulus soient apportés.

Permettez-moi également de vous lire les dernières observations au sujet des abandons d'embranchement. Aux termes du projet de loi C-18, la procédure d'abandon d'embranchement sera considérablement simplifiée et accélérée. Les cessions d'itinéraires à des sociétés d'exploitation de courts tronçons peuvent être ratifiées sans qu'il soit fait appel à la procédure d'abandon ou encore dans le cadre de cette procédure.

Les chemins de fer seront indemnisés pour les lignes secondaires exploitées pour le bien public. La rationalisation des pratiques de gestion autorisée aux termes des dispositions sur les voies ferroviaires du projet de loi C-18 permettra aux chemins de fer canadiens d'accroître leur efficacité et de réaliser des économies.

Bowater Mersey reconnaît le bien-fondé des changements considérables qui s'imposent dans la procédure d'abandon d'embranchement, même si elle s'inquiète quelque peu de certains détails. Le maintien d'un embranchement au nom de l'intérêt public est amplement justifié comme mécanisme de protection, à condition que ces modalités demeurent réalistes. Les dispositions actuelles du projet de loi C-18 prévoient que la décision de maintenir un embranchement non rentable appartiendra désormais au gouverneur en conseil plutôt qu'à l'organisme.

La CPPA fait remarquer que tous les critères établis dans le paragraphe 165(2) pour le maintien d'un embranchement non rentable doivent être respectés et non uniquement quelques-uns d'entre eux. Or, il serait impossible de respecter ces critères dans bien des cas si l'on tenait compte uniquement de l'intérêt public. C'est pourquoi nous appuyons la recommandation de la CPPA de modifier le paragraphe 165(2) de manière à substituer «ou» à «et» à la fin de l'alinéa c). Cet amendement permettrait au gouverneur en conseil d'exercer son pouvoir discrétionnaire en concentrant toute son attention sur les circonstances particulières, sans être entravé par des facteurs qui pourraient l'obliger à refuser une demande alors même que l'intérêt public a été clairement démontré.

En conclusion, l'industrie canadienne des pâtes et papier compte sur la présence de réseaux de transport vraiment concurrentiels pour pouvoir expédier efficacement ses produits à sa clientèle américaine. La compétitivité est un élément vital de la survie économique

[Texte]

contribution we make to Canada's balance of payments. Bowater Mersey fully supports Bill C-18 as a positive and significant step in that direction.

The Chairman: Mr. Chandler, thank you for your brief, which follows the general thrust of the CPPA. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chandler, thank you very much for your presentation. I appreciate that you were able to come this morning instead of at 6 p.m. I have another commitment and would have missed you.

One of your remarks on page 4 is very interesting. I think it is an excellent recommendation to amend subclause 165(2) to replace some of the wording to make sure all of the criteria are not tied together, allowing one or any of the criteria could be acceptable.

• 1045

You just mentioned that the determination of maintaining an unprofitable line is moved from the CTC, which no longer exists—it would be the agency—but it is moved from the agency to the Governor in Council. You just mention, it but you make no recommendation in this regard. Do you not think it should be better left with the agency than with the Governor in Council, with the view that they want to save so much money that indeed they will never maybe retain lines because it will mean government expenditures?

Mr. Chandler: There is a danger. I think our consensus through the pulp and paper industry has been that the agency can in fact sort out the different problems, so there would be a very limited number that would ever get to the Governor in Council. There is a danger in this particular clause, in that in the U.S. under Staggers there were a lot of lines abandoned. But this new act I do feel has taken a lot of those shortfalls into consideration.

The language that is in this particular clause, of course, I can interpret one way and you can interpret another, but it is the agency in the end that will decide. That, I think, is one of our concerns, as to just how in the end the actual wording will be interpreted. Have I skated around that?

Mr. Ouellet: All right. I will ask you questions on the same subject but from a different angle.

As a company, you obviously expressed some concern with these abandonments and believe that there should be retention of lines of railways in the public interest and vital safeguards must be realistically available, in reading your text. The CTC hearings prior to the preparation of *Freedom to Move* looked at the possibility of extension of running rights and there was a lot of support for this by a

[Traduction]

de notre industrie ainsi que la permanence des emplois qu'elle assure et de la contribution considérable qu'elle apporte au maintien de l'équilibre de la balance des paiements du Canada. Bowater Mersey est donc entièrement en faveur du projet de loi C-18, dont l'adoption sera une mesure concrète et appréciable à l'appui de cet objectif.

Le président: Monsieur Chandler, je vous remercie pour votre mémoire, qui renforce les objectifs généraux de la CPPA. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur Chandler, je vous remercie beaucoup pour votre exposé. Je suis heureux que vous ayez pu venir ce matin plutôt qu'à 18 heures. En raison d'un autre engagement, je vous aurais manqué.

Une remarque que vous faites à la page 4 m'apparaît fort intéressante. À mon avis, la modification du paragraphe 165(2) afin d'exiger le respect de tous les critères est une idée excellente.

Vous venez de mentionner que la décision de maintenir un embranchement non rentable sera retirée à la CCT, qui n'existera plus... mais qui sera remplacée par un organisme... mais appartiendra désormais au gouverneur en conseil. Vous avez mentionné ce fait, mais sans présenter de recommandations. Ne croyez-vous pas qu'il vaudrait mieux confier cette responsabilité à l'organisme plutôt qu'au gouverneur en conseil, compte tenu du risque que le gouvernement refuse systématiquement de maintenir les embranchements dans un effort de restriction des dépenses de l'État?

M. Chandler: Ce risque existe effectivement. Nous en sommes cependant venus à la conclusion au sein de l'industrie des pâtes et papier que l'organisme arrivera sans doute à régler la plupart des problèmes, de sorte que les cas présentés au gouverneur en conseil seront fort peu nombreux. Mais le risque est d'autant plus réel qu'on a pu assister, sous le régime du *Staggers Act* américain, à un grand nombre d'abandons d'embranchements. Mais, à mon avis, la nouvelle loi que nous avons sous les yeux prévient une bonne partie des difficultés.

Par ailleurs, la formulation de cette disposition fera sans doute... mais, là, plusieurs interprétations sont possibles... qu'au bout du compte ce sera l'organisme qui décidera. En fait, ce que nous craignons, c'est justement l'incertitude quant à l'interprétation qui sera donnée à cette disposition. Ai-je tourné autour du pot?

M. Ouellet: Ça ne fait rien, je vais vous poser d'autres questions sur le même sujet, mais sous un angle différent.

En tant que société, vous craignez évidemment les abandons d'embranchements et vous soutenez qu'au nom du bien public, il faut mettre en place des mécanismes de protection de façon à maintenir les voies ferroviaires essentielles. Les audiences de la CCT antérieures à la rédaction d'*Aller sans entraves* ont été l'occasion d'examiner la possibilité d'étendre les droits de circulation

[Text]

number of industries. In fact, evidence presented before the commissions were submitted in support of an extended running rights by the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, by the Canadian Industrial Transportation League, by The Canadian Manufacturers' Association, by the Canadian Pulp and Paper Association and on and on. Michelin Tire also has submitted this. What about your company? Do you think this legislation should look at this? Because it was totally ignored at the time of the report of the CTC and it is certainly not present either in *Freedom to Move* nor in this legislation. But would it not be a better way to—

Mr. Chandler: Do I understand you to mean to allow say CP to run over CN's line?

Mr. Ouellet: I would like to allow Bowater to have its own little company and have running rights and indeed operate your own transportation railways.

Mr. Chandler: I think this has been looked at as a possibility, but we are in the pulp and paper industry and our efforts are to make paper and sell it. Any interest in running a railroad, really, you could be talking short line. I do not think we would support that.

Mr. Ouellet: Okay. So you agree then that it is pretty expensive to run railways and you do not want to do it, you just want a service.

Mr. Chandler: No. I think it takes expertise.

Mr. Ouellet: Yes. Your own interest is obviously toward the U.S.; you export. By extending the 500 miles, the prime beneficiary obviously would be your company. You could get better rates, but would it not be the American railways that would benefit from it?

• 1050

Mr. Chandler: I do not see how. Do you mean because they get more business? I had not thought of that angle.

Mr. Ouellet: Is it possible?

Mr. Chandler: It depends on where your marketplace is. I would presume there are some destinations to which we ship which are basically all Canadian-owned railways going into the U.S. You certainly have to use U.S. lines, but you have to get to your market.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We have been told this legislation will give access and privileges to American railroads and trucking companies in Canada which Canadian railroads and trucking companies cannot get in the United States, that there is no equality or reciprocity. Even with the

[Translation]

et plusieurs entreprises se sont montrées en faveur de cette idée. En fait, des arguments en faveur de l'extension des droits de circulation ont été présentés par la *Halifax-Dartmouth Port Development Commission*, la Ligue canadienne du trafic industriel, l'Association des manufacturiers canadiens, l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers et bien d'autres, dont les Pneus Michelin. Quel est le point de vue de votre société? Croyez-vous que la loi doit tenir compte de cette question? Elle a été complètement laissée de côté au moment de la rédaction du rapport de la CCT et elle est passée sous silence tant dans *Aller sans entraves* que dans le projet de loi. Mais ne serait-ce pas une meilleure façon de. . .

M. Chandler: Dois-je comprendre que vous suggérez de permettre à CP Rail d'utiliser les voies du CN?

M. Ouellet: Je suggère de permettre à Bowater de posséder sa propre petite entreprise, de jouir de droits de circulation et d'exploiter son propre chemin de fer.

M. Chandler: Je pense que cette possibilité a été examinée, mais nous sommes dans les pâtes et papiers et ce qui nous intéresse, c'est de fabriquer du papier et de le vendre. Pour ce qui est d'exploiter un chemin de fer, il faudrait vraiment que ce soit un très court embranchement. Mais je ne crois pas que nous soyons en faveur de cette idée.

M. Ouellet: Très bien. Vous convenez donc qu'il n'est pas de tout repos et qu'il est fort coûteux d'exploiter un chemin de fer. Tout ce que vous voulez, c'est le service.

M. Chandler: Il faut aussi du savoir-faire.

M. Ouellet: Oui. Votre intérêt manifestement se porte vers les États-Unis. Vous êtes exportateur. Vous seriez, de toute évidence, les premiers à bénéficier de la prolongation des 500 milles. Vous pourriez obtenir de meilleurs prix, mais ne serait-ce pas les chemins de fer américains qui en profiteraient?

M. Chandler: Je ne vois pas comment. Voulez-vous dire que leur volume d'affaires augmenterait? Je n'y avais pas pensé sous cet angle-là.

M. Ouellet: N'est-ce pas une possibilité?

M. Chandler: Tout dépend de l'endroit où je trouve le marché. J'ai l'impression que certaines de nos expéditions, en raison de leur destination, suivent des itinéraires avant tout canadiens avant de prendre le chemin des États-Unis. Bien sûr il faut passer par des tronçons américains, mais c'est pour atteindre le marché.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il a été soutenu que le nouveau texte législatif accorderait aux compagnies de chemin de fer et de camionnage américaines des privilèges d'accès et autres au Canada, sans que les compagnies de chemin de fer et de camionnage canadiennes puissent pénétrer aux États-

[Texte]

Staggers Act, individual states can cause things to be done which would impinge on the ability of a Canadian carrier.

Do you think the legislation should carry some kind of safeguard, countervailing part, availability or self-defence mechanism such that where the American authorities do something harmful to Canadians, the legislation would have a provision whereby the agency could act immediately to do the same thing to American carriers in Canada?

Mr. Chandler: I cannot say I would agree with that philosophy. From the railroad point of view, railroads coming into the U.S. could only take place in the Quebec-Ontario area. From the trucking point of view, the competition... We are working already in the U.S.-Canada shipment in a deregulated atmosphere. From my point of view, Canadian truckers are doing very well and are very competitive. Personally, the ones I deal with have an edge on their—

Mr. Benjamin: Over the past year and a half or two years, the Canadian Trucking Association and some individual truckers have concluded the longer the situation has gone on in the United States, individual states taking actions that make it very difficult for them. It makes it unfair in the sense that American truckers have privileges here that ours have had taken away from them by individual states as well as national legislation. They are afraid of that. You do not see any problem with it.

Mr. Chandler: In the States and where our paper goes by truck, I have not seen any evidence of that.

Mr. Benjamin: In the case of pulp moving out of Manitoba and northwest Ontario, we have been told Burlington Northern and Conrail got together and made a deal. Instead of it formerly coming by Canadian rail to Montreal and then Conrail to Boston, New York, etc., they made the deal so the pulp went across the line straight south and then travelled Burlington Northern and Conrail. From then on, Conrail refused to quote a rate to a Canadian railway from the Quebec border through to New York or wherever. It effectively eliminated the Canadian carrier from hauling that pulp any distance in Canada.

• 1055

An official with one of the railroads told me that this has already occurred in one instance in which one shipper, who they had an excellent arrangement with, was just nailed on it by the Americans. Do you not think we should have some ability to counteract that?

[Traduction]

Unis. Autrement dit, il n'y aurait pas d'égalité ou de réciprocité. Même sous le régime du *Staggers Act*, les États particuliers demeurent en mesure d'intervenir de manière à nuire à la liberté des transporteurs canadiens.

Croyez-vous que le projet de loi doit prévoir des mécanismes de protection, de représailles ou d'autres défenses de manière à ce que si les autorités américaines portent préjudice aux Canadiens, l'organisme puisse réagir immédiatement en imposant les mêmes contraintes aux transporteurs américains sur le territoire canadien?

M. Chandler: Globalement, je ne peux être d'accord avec cette philosophie. Du point de vue du transport ferroviaire, les chemins de fer américains ne pourraient pénétrer que la région du Québec et de l'Ontario. Quant aux transports routiers, nous connaissons déjà la déréglementation pour les expéditions entre le Canada et les États-Unis. À mon avis, les camionneurs canadiens se débrouillent fort bien et sont très concurrentiels, les sociétés avec lesquelles je fais affaire, personnellement, ont même un avantage. . .

M. Benjamin: Depuis un an et demi ou deux ans, l'Association canadienne du camionnage et certains camionneurs individuels sont arrivés à la conclusion qu'avec le temps, les États particuliers prennent de plus en plus de mesures pour entraver leurs actions. Il s'ensuit une situation injuste dans la mesure où les camionneurs américains jouissent de privilèges au Canada, alors que des lois sont adoptées par certains États et même à l'échelle fédérale pour refuser la réciprocité. C'est cela que certains craignent. N'y voyez-vous pas de problème?

M. Chandler: Que ce soit aux États-Unis ou partout ailleurs où nous expédions notre papier par camion, je n'ai jamais constaté de telles pratiques.

M. Benjamin: Pour la pâte à papier du Manitoba et du Nord-Ouest de l'Ontario, on nous a dit que *Burlington Northern* et *Conrail* ont conclu ensemble un accord. Grâce à cet accord, la pâte qui était transportée jusque là par chemin de fer canadien jusqu'à Montréal, pour ensuite être acheminée par *Conrail* jusqu'à Boston, New York, etc., est maintenant transportée directement vers le Sud jusqu'à la frontière, et de là prise en charge par *Burlington Northern* et *Conrail*. À partir de ce moment-là, *Conrail* a refusé de proposer un prix à une compagnie de chemin de fer canadienne pour le transport entre la frontière du Québec et New York ou ailleurs. Dans les faits, par conséquent, les transporteurs canadiens se sont fait évincer sur la totalité de la distance.

Un représentant d'une des compagnies de chemin de fer nous a dit que ceci s'était déjà produit dans le cas d'un expéditeur, avec qui ils avaient une très bonne entente, et qui venait de se faire épingler par les Américains. Ne trouvez-vous pas que nous devrions avoir les moyens de réagir?

[Text]

Mr. Chandler: I was not aware of this, but it would seem to me that the Canadian railway still has the option to compete against the rates that are set up.

Mr. Benjamin: The Staggers Act lets American railways refuse to quote a rate in that instance. They just tell us that they are not going to take our stuff.

On the issue of captive shippers, I have a feeling, and I think a lot of others do too, that those who were in fact captive shippers 20 or 30 years ago and now move one-third, two-thirds or more of their traffic by truck are no longer captive but still claim captive shipper because they only use one railway line. Do you think there should be a tougher definition of what a captive shipper really is? I think a lot of shippers are claiming they are captive when they are not entitled to that category.

Mr. Chandler: It depends where you are shipping to. You can be captive to certain markets, but not to others. The markets sometimes change so much and so quickly in our industry that I do not know how you could determine that.

Mr. Benjamin: I want to go back to trucking and the fit-willing-and-able test. It is certainly in the interest of shippers that their transporters be viable. Do you think that the test of fitness should include that they have the financial backing to be reliable in business, rather than let them take turns starting up and going belly up or getting taken over? The criteria of that fit-willing-and-able test can mean almost anything, unless you define what fit is. Do you think their safety record, their financial capabilities and their debt structure should be taken into account when one considers whether or not they are fit?

Mr. Chandler: Yes, and I am sure that this is the first thing most of the other shippers who have concern for their product check out because in our industry, service dependability is the first criteria. Then we work on rates.

Mr. Benjamin: You would even pay a trucker a bit more than you would have to pay some fly-by-night operator.

Mr. Chandler: Absolutely.

Mr. Benjamin: I wish all shippers would do that.

The Chairman: Mr. Chandler, I want to thank you for appearing now rather than 6 tonight.

We now call the Halifax-Dartmouth and District Labour Council; Mr. Lutley, President, is appearing on its behalf. Mr. Lutley, we have your brief which has been circulated.

[Translation]

M. Chandler: Je n'étais pas au courant de cela, mais il me semble qu'il reste toujours la possibilité au chemin de fer canadien de faire concurrence aux tarifs qui sont fixés.

M. Benjamin: La *Staggers Act* autorise les compagnies américaines à refuser d'indiquer un tarif dans un tel cas. Elles nous disent tout simplement qu'elles ne transporteront pas nos marchandises.

En ce qui concerne la question des transporteurs captifs, j'ai l'impression, comme beaucoup d'autres, que ceux qui étaient véritablement captifs il y a 20 ou 30 ans, et qui font actuellement transporter un tiers, deux tiers ou plus de leurs marchandises par camion, ne sont plus vraiment captifs mais continuent à prétendre l'être du fait qu'ils utilisent qu'une seule ligne de chemin de fer. À votre avis, la définition de ce qu'est véritablement un transporteur captif devrait-elle être plus rigoureuse? J'estime que beaucoup de transporteurs invoquent ce statut alors qu'ils n'y ont pas droit.

M. Chandler: Cela dépend de la destination de vos expéditions. Vous pouvez être captif à l'égard de certains marchés, mais pas d'autres. Les marchés connaissent parfois des changements si profonds et si rapides, dans notre industrie, que je me demande bien comment on pourrait faire une telle distinction.

M. Benjamin: Revenons au camionnage et au critère de celui qui est «prêt, apte et disposé». Il est certainement dans l'intérêt des expéditeurs que leurs transporteurs soient viables. Pensez-vous que ce critère devrait s'étendre également au soutien financier nécessaire pour que ces entreprises soient fiables, au lieu de les laisser, les unes après les autres, se constituer, capoter ou se faire absorber? Les critères de ce test peuvent vouloir dire à peu près n'importe quoi, à moins que vous ne définissiez exactement ce que «prêt» signifie. À votre avis, leurs antécédents en matière de sécurité, leur capacité financière et leurs dettes devraient-ils être pris en considération lorsqu'il s'agit de déterminer s'ils sont prêts ou non?

M. Chandler: Oui, et je suis certain que c'est la première chose que vérifient les autres expéditeurs qui ont le souci de leur produit car, dans notre industrie, la fiabilité du service est le critère qui prime tous les autres. Ce n'est qu'après cela que nous nous attaquons à la question des tarifs.

M. Benjamin: Vous seriez donc même prêt à payer un camionneur un peu plus qu'un exploitant à la petite semaine?

M. Chandler: Absolument.

M. Benjamin: Si seulement tous les expéditeurs pouvaient en faire autant.

Le président: Monsieur Chandler, je vous remercie d'avoir accepté de comparaître maintenant au lieu de le faire à 18 heures, ce soir.

Passons maintenant au Halifax-Dartmouth and District Labour Council, qui est représenté par M. Lutley, son président. Monsieur Lutley, nous avons reçu votre

[Texte]

I hope you are going to give us the highlights of it so that we can have questions and answers.

• 1100

Mr. Fred Lutley (President, Halifax-Dartmouth and District Labour Council): Mr. Chairman, with me are William Coolen, the Chairman of Local 14 of the CBRT&GW; Warren Hutt, President of Local 14 of the CBRT&GW; and Lynn Carmichael, President of Local 4020 of the airline division of CUPE.

Mr. Chairman and members of the committee, we are pleased to come before you. We welcome you to Halifax on behalf of the Halifax-Dartmouth and District Labour Council. We appreciate this opportunity to express our views and our recommendations on behalf of the membership to you on the transportation legislation proposed in Bill C-18 and Bill C-19.

We do regret, however, that these important hearings are not accessible to all Canadians. The narrow time constraints imposed and the very limited numbers and locations for your sittings make it virtually impossible for many Canadians to be heard on these vital questions.

Halifax Metro's distant location from the large lucrative markets of North America and our relatively small local markets give those of us who live and work here a very clear insight into the need for a well-regulated mixture of public and private transportation. We look at the practically full employment in metropolitan Toronto and compare it with a 10.4% unemployment rate in metropolitan Halifax and a 14.5% rate for Nova Scotia and realize only too well that Atlantic Canada cannot afford any more disadvantages.

For this reason we insist the transportation for people, commodities and goods must be a public right in Canada, and this right must be protected and regulated in the best interests of all.

Because of the very limited time allotted us to present our concerns and because of the short notice given to prepare for these hearings, we will deal with only two aspects of transportation—the trucking industry and the airline industry.

With regard to the trucking industry, the proposals contained in Bill C-18 and C-19 to deregulate the trucking industry would eliminate most controls over the entry and exit of motor carriers. We fear this would effectively end the public regulation of service routes and tariff rates. In the United States the trucking industry was deregulated in 1980. The impact of the changes for the trucking industry is decidedly negative.

There is no reason to believe that deregulation of the trucking industry will be any less negative here than it has been in the United States. There is reason to believe that

[Traduction]

mémoire et l'avons fait distribuer. J'espère que vous allez nous en présenter les grandes lignes de manière à ce que nous puissions en discuter.

M. Fred Lutley (président du Halifax-Dartmouth and District Labour Council): Monsieur le président, je suis accompagné de William Coolen, président de la section 14 du CBRT&GW; de Warren Hutt, directeur de la même section; et de Lynn Carmichael, président de la section 4020 de la division du transport aérien du SCFP.

Monsieur le président, membres du Comité, nous sommes heureux de comparaître devant vous. Nous vous souhaitons la bienvenue à Halifax au nom du *Halifax-Dartmouth and District Labour Council*. Nous nous réjouissons d'avoir ainsi la possibilité de vous présenter, au nom de nos membres, nos vues et nos recommandations au sujet des projets de loi C-18 et C-19.

Nous regrettons cependant que ces importantes audiences ne soient pas ouvertes à tous les Canadiens. Les limites de temps rigoureuses imposées ainsi que le nombre très réduit et le peu d'endroits où vous tenez ces audiences interdisent pratiquement à de nombreux Canadiens de se faire entendre sur ces questions d'une importance vitale.

L'éloignement du Halifax métropolitain des grands marchés lucratifs d'Amérique du Nord et l'importance relativement réduite de nos marchés locaux, permettent, à ceux d'entre nous qui vivent et travaillent ici, d'avoir une idée très précise du besoin que représente un panachage bien réglementé des transports public et privé. Alors que le Toronto métropolitain jouit pratiquement d'une situation de plein emploi, le taux de chômage est de 10,4 p. 100 à Halifax, et de 14,5 p. 100 en Nouvelle-Écosse. Nous ne nous rendons donc que trop bien compte que le Canada Atlantique ne peut pas se permettre d'être encore plus désavantagé.

C'est pourquoi nous insistons sur le fait que le transport des personnes, des denrées et des marchandises doit être un droit public au Canada, et que ce droit doit être protégé et réglementé dans l'intérêt de tous.

À cause de la brièveté du temps qui nous a été accordé pour exposer nos préoccupations et de la brièveté des délais dont nous avons disposé pour nous préparer, nous n'aborderons que deux aspects des transports—l'industrie du camionnage et celle des transports aériens.

En ce qui concerne la première, les propositions contenues dans les projets de loi C-18 et C-19 en vue de sa déréglementation élimineraient la plupart des contrôles exercés sur l'entrée et la sortie des transporteurs routiers. Nous craignons que, dans la pratique, ceci ne sonne le glas de la réglementation publique des voies normales et des tarifs. Aux États-Unis, l'industrie du camionnage a été déréglementée en 1980 et a eu des effets indiscutablement négatifs.

Il n'y a aucune raison de croire qu'il en ira autrement au Canada. Il y a tout lieu de penser que la déréglementation de notre industrie du camionnage aura

[Text]

deregulation of the Canadian trucking industry will have even more serious consequences. This conclusion is based not only on the tremendous size of Canada, the scattered population we have and the relatively weaker financial position of the trucking industry here, but also on the likelihood that the very large American firms will compete with and will overwhelm our trucking industry.

Safety on the highways concerns us. We will have an influx of new entry carriers competing with each other, with the established carriers and with the giant American carriers. The end result will be longer hours on the highway, with the attendant risks of safety programs postponed or abbreviated and with highway safety deteriorating, much the same as happened in the U.S.

We are concerned with provisions for issue of licence that make the mere gesture of allowing interested persons to object and to provide evidence that would satisfy the Board of Transport in the province not to issue a running authority. This provision fails to meet our concerns when the "fit, willing and able" provisions of the legislation override any argument put forward by workers or any other objectors that an authority to operate extra-provincial trucking will adversely affect their well-being.

In the U.S. deregulation has already been tried with disastrous effects in the airline industry. We find no reason to believe that the effects in Canada will be any less disastrous. We believe the negative effects of deregulation will be much worse here than in the United States. The airline industry has been living with deregulation since 1978 in the U.S., which is longer than for any other mode. The evidence is disturbing. Deregulation brought wage cuts, cutthroat competition, an influx of new carriers, loss of thousands of well-paid permanent jobs, dislocation of families, a deterioration of working conditions, and erosion of wages for workers in the industry. Fierce competition among the airlines focused management attention on increased productivity and cutting wages as tools to meet the non-union competition. New entry non-union airlines formed the cutting edge of employment conditions and set the goals for the industry. Workers find themselves with a two-tier pay system, another tactic to weaken organized labour.

• 1105

Competition. For some time now, many analysts have predicted that in a deregulated environment the U.S. airline industry would undergo a restructuring that would result in the emergence of five or six mega-carriers and a multitude of smaller, specialized commuter airlines. This process will apparently be completed by 1987. The Transportation Research Board estimates that by the year

[Translation]

des conséquences encore plus graves. Cette conclusion se justifie non seulement par l'immensité du Canada, l'éparpillement de sa population et la situation financière relativement plus faible de cette industrie chez nous, mais aussi par le fait qu'il est probable que la concurrence des très grosses sociétés américaines nous écrasera.

La sécurité sur les autoroutes nous préoccupe. Nous allons avoir un afflux de nouveaux transporteurs qui se feront concurrence entre eux et qui feront également concurrence aux transporteurs solidement établis et aux transporteurs géants américains. À cause de cela, les conducteurs passeront plus d'heures au volant, sans compter les risques de report ou de réduction des programmes de sécurité et de détérioration de la sécurité sur les routes, comme cela s'est produit aux États-Unis.

Nous nous inquiétons des dispositions qui se contentent de permettre à des intéressés de faire objection et de fournir des preuves qui permettent à l'agence provinciale de ne pas délivrer de permis de camionnage. Cette disposition n'apaise pas nos inquiétudes étant donné que les dispositions relatives au fait d'être «prêt, apte et disposé» prévalent sur les arguments, quels qu'ils soient, des travailleurs ou d'autres protestataires, lorsque ceux-ci font valoir que l'autorisation d'exploiter un service de camionnage interprovincial portera préjudice à leur bien-être.

Aux États-Unis, la déréglementation a déjà eu des effets désastreux dans l'industrie aéronautique. Nous n'avons aucune raison de penser que ses effets le seront moins au Canada. Nous pensons en fait qu'ils seront encore beaucoup plus graves. L'industrie aéronautique américaine fonctionne dans le cadre de la déréglementation depuis 1978, c'est-à-dire plus longtemps que n'importe quel autre mode de transport. Le constat est inquiétant. Cette déréglementation a entraîné des réductions de salaire, une concurrence féroce, un afflux de nouveaux transporteurs, la perte de milliers d'emplois permanents bien rémunérés, la destruction de familles, la détérioration des conditions de travail, et l'érosion des salaires des travailleurs de cette industrie. Cette concurrence féroce entre les compagnies aériennes a amené leur direction à augmenter la productivité et à réduire les salaires pour répondre à la concurrence de compagnies dont le personnel n'est pas syndiqué. C'est à ces nouvelles compagnies que l'on doit les conditions actuelles d'emploi et les objectifs aujourd'hui imposés à l'industrie. Les travailleurs se retrouvent avec un système de salaires à deux niveaux, autre tactique utilisée pour affaiblir les travailleurs syndiqués.

La concurrence. Il y a un certain temps que de nombreux analystes prédisent que la déréglementation amènerait l'industrie aéronautique américaine à procéder à une réorganisation qui donnerait naissance à cinq ou six mega-transporteurs et à une multitude de petites compagnies spécialisées dans les services de navette. Cette évolution sera apparemment complète d'ici la fin de 1987.

[Texte]

2000 long-haul air carriers in the U.S. will number as few as two.

In looking at the Canadian airline industry we find no promise or comfort in the legislation proposed in Bill C-18. In Atlantic Canada we have already had regular jet service to smaller communities cancelled as regulations are relaxed. At the same time we have witnessed feeder airlines using smaller aircraft being established as substitutes for the regular, scheduled service. Canadians have already seen the very substantial beginnings of the merger process on both the national and the regional levels.

We in Atlantic Canada have witnessed the take-over of Eastern Provincial Airlines by Canadian Pacific, only to be followed by the take-over of Canadian Pacific by Pacific Western. Air Canada has established a feeder line in Atlantic Canada, Air Nova, but we now hear the president of the corporation promoting the sale and privatization of Air Canada. As well, we hear suggestions from the Conservative government of Canada to privatize the airports, shifting the heavy tax burden to local governments.

In conclusion, we see no merit whatsoever in the legislation proposed in Bill C-18 and Bill C-19. We oppose any decrease in the dependable public transportation network so crucial to the fabric of Canada, particularly so for the disadvantaged Atlantic region of Canada.

We do see a serious threat to the meaningful, dignified union jobs we have now in the Canadian transportation industry and the ripple effects this will have on all Canadian workers. We see this right in many smaller communities being isolated and impoverished by eventual abandonment of spur lines, highway transportation links, and feeder air services.

We see a threat to safety in the air as the quest for profits and growth in a fiercely competitive market obscures the ongoing need for regular and timely maintenance. We see this same threat to the safety of our highways as the pressure of competition and the need for financial stability lead to longer hours of driving large trucks on the highway and postponement or reduction of maintenance programs.

In view of all we have said previously and our genuine concern that there be no interruption of the safe, dependable transportation network we have in Canada or intrusion by any foreign competitors, we recommend that Bill C-18 and Bill C-19 be tabled. We further recommend that the Government of Canada appoint a royal commission to examine all aspects of deregulation in Canada, with particular emphasis on the impact of deregulation of the transportation industry as it will affect

[Traduction]

Le *Transportation Research Board* estime que d'ici l'an 2000, il n'y aura peut-être plus que deux exploitants de lignes long-courriers aux États-Unis.

Le projet de loi C-18 ne nous offre aucune promesse ni réconfort en ce qui concerne l'industrie aéronautique canadienne. Dans le Canada Atlantique, des services à horaire régulier assurés par avions à réaction aux petites collectivités ont déjà été supprimés dès qu'il y a eu relâchement des règlements. Nous avons également été témoins de la création de compagnies d'apport qui utilisent de petits aéronefs et qui remplacent les services à horaire régulier. Les Canadiens ont déjà été témoins d'un mouvement très marqué en faveur des fusions, tant sur le plan national que régional.

Au Canada Atlantique, nous avons vu la prise de contrôle de *Eastern Provincial Airlines* par le Canadien Pacifique, qui a lui-même été ensuite absorbé par *Pacific Western*. Air Canada a créé chez nous une ligne d'apport, *Air Nova*, mais nous apprenons maintenant que le président de la société encourage la vente et la privatisation d'Air Canada. Nous entendons également le gouvernement conservateur du Canada recommander la privatisation des aéroports afin de faire assumer le lourd fardeau fiscal par les gouvernements locaux.

En conclusion, les projets de loi C-18 et C-19 ne nous paraissent présenter aucun intérêt. Nous sommes opposés à toutes réductions du réseau de transport public fiable qui est si indispensable à l'intégrité du Canada, en particulier à une région défavorisée comme la région Atlantique.

Ces projets nous paraissent constituer une grave menace pour la valeur et la dignité des emplois syndiqués que nous occupons actuellement dans l'industrie canadienne du transport et nous craignons des répercussions que cela aura sur tous les travailleurs canadiens. Nous le voyons particulièrement dans les petites collectivités qui se trouveront isolées et appauvries par l'abandon final des lignes secondaires, des liens routiers, et des services aériens d'apport.

Nous voyons une menace pour la sécurité aérienne dans la recherche du profit et de la croissance sur un marché animé par une concurrence féroce, car cela risque de faire oublier la nécessité permanente d'une maintenance régulière et opportune. Nous voyons dans tout cela la même menace pour la sécurité de nos autoroutes, car les pressions de la concurrence et la nécessité d'une stabilité financière obligeront les conducteurs à passer de plus longues heures au volant de gros camions et se traduiront par le report ou la réduction des programmes d'entretien.

Vu tout ce que nous avons dit auparavant et notre souci très sincère qu'il n'y ait aucune interruption du système de transport fiable et sûr dont nous jouissons au Canada, et qu'il n'y ait pas non plus d'intrusion de concurrents étrangers, nous recommandons le dépôt des projets de loi C-18 et C-19. Nous recommandons en outre que le gouvernement du Canada nomme une commission royale chargée d'examiner la déréglementation au Canada sous tous ses aspects, et en particulier l'effet de la

[Text]

the Canadian economy; the wages, job security, employment opportunities, benefits and the right to unionize for the Canadian work force; transportation safety; Canadian sovereignty; and Canadian social benefits.

We trust that you will give our remarks and our recommendations serious consideration.

The Chairman: Mr. Lutley, thank you for co-operating with the Chair and giving us your overview of your longer brief, which is part of the record here. We have certainly had some very clear views today on different sides. There are obviously going to be differences of opinion, as there have been with previous witnesses when they stated very clear points of view, but in order to explore those points of view I am going to throw it open to questions. Mr. Ouellet first.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Lutley for his presentation, which is indeed a reflection of the feeling we have witnessed everywhere we have been with the transport committee of the lack of proper consultations with the various unions across the country in the preparation of first the document *Freedom to Move* and now in the preparation of Bill C-18 and Bill C-19. You give us the view of the Halifax-Dartmouth district, and indeed it is similar to the views we have heard in other parts of the country where there is this lack of proper consultation.

• 1110

The number of airline employees that could be affected in the regions because of deregulation is important. Have you made any study in this regard? We were told when this legislation was brought forward that it would bring more competition. There is a greater degree of concentration than ever before, and I would like to hear from you on the consequence of this. How do you see the evolution of the air industry in your region?

• 1115

Ms Lynn Carmichael (President, Local 4020, Airline Division of CUPE, Halifax-Dartmouth and District Labour Council): I cannot speak for the industry as a whole, but as far as flight attendants go, there are 132 based in Halifax, along with husbands, wives, children and so forth.

Mr. Ouellet: Are they all with the same company?

Ms Carmichael: Yes. I am speaking for Air Canada.

Mr. Ouellet: Does this mean the others are not unionized? There must be other companies.

Ms Carmichael: There is CP-Halifax, which used to be PA, Air Nova, Air Maritime—they are not unionized as of yet. Speaking for Air Canada, there are 132 flight attendants. As the trend becomes to centralize more and more, we are becoming concerned about the fact that there will no longer be a Halifax base for flight attendants

[Translation]

déréglementation de l'industrie du transport sur l'économie canadienne; les salaires, la sécurité d'emploi, les perspectives d'emploi, les avantages sociaux et le droit de se syndiquer pour la population active canadienne; la sécurité des transports; la souveraineté canadienne; et les avantages sociaux canadiens.

Nous comptons sur vous pour que vous examiniez attentivement nos remarques et nos recommandations.

Le président: Monsieur Lutley, merci de vous être montré coopératif et de nous avoir présenté une vue d'ensemble de votre long mémoire, que nous avons déjà en main. Nous avons certainement entendu aujourd'hui des opinions très tranchées, des points de vue différents, ce qui est inévitable comme cela a été le cas avec les témoins précédents, mais pour pouvoir examiner ces points de vue, nous allons maintenant passer aux questions. Monsieur Ouellet, vous avez la parole.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Lutley de sa déposition qui confirme l'impression que notre comité a eue partout où il est passé, de l'absence de consultation appropriée des divers syndicats de notre pays au stade de la préparation de *Aller sans entraves* et maintenant, de celle des projets de loi C-18 et C-19. Vous nous avez présenté le point de vue du district de Halifax-Dartmouth, qui concorde d'ailleurs avec ce que nous avons entendu dans d'autres régions du pays où il n'y a pas eu de consultation en bonne et due forme.

Le nombre des employés de sociétés aériennes qui pourraient être affectés dans les régions à cause de la déréglementation, est important. Avez-vous fait une étude là-dessus lorsque ce projet de loi a été présenté? On nous a dit que cela stimulerait la concurrence. Or, la concentration est plus forte que jamais, et j'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez des conséquences que cela peut avoir. Comment envisagez-vous l'évolution de l'industrie aéronautique dans votre région?

Mme Lynn Carmichael (présidente de la section 4020, division du transport aérien du SCFP, Halifax-Dartmouth and District Labour Council): Je ne puis parler au nom de l'ensemble de l'industrie, mais en ce qui concerne les agents de bord, je puis vous dire que 132 sont basés à Halifax, avec maris, femmes, enfants, etc.

M. Ouellet: Appartiennent-ils tous à la même compagnie?

Mme Carmichael: Oui. Je parle d'Air Canada.

M. Ouellet: Cela signifie-t-il que les autres ne sont pas syndiqués? Il doit bien y avoir d'autres compagnies.

Mme Carmichael: Il y a CP-Halifax, qui était autrefois la PA, Air Nova, Air Maritime, mais leur personnel n'est pas encore syndiqué. En tout cas, pour Air Canada, il s'agit de 132 agents de bord. Comme la tendance est de plus en plus à la centralisation, nous craignons qu'il n'y ait bientôt plus de base à Halifax pour les agents de vol. Les

[Texte]

here. The pilots for Air Canada checked into it a few years ago and decided to put the kibosh on it because they felt that chances are there would not be a base here in a couple of years. This concerns a lot of us. I am a Maritimer. I do not want to have to move to Montreal or Toronto, and neither do the other 131.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Lutley: To perhaps add a little more to that in relation to the air flight attendants, if they were transferred out of the Halifax metro area and stationed somewhere else, the loss just from the wages for that one sector would be somewhere in the area of \$3 million. It would be quite a blow to the economy in this area, and this is just one small sector of the industry.

Mr. Angus: Mr. Lutley and colleagues, I want to thank you for your brief and for appearing here this morning.

The first area I want to focus in on is safety. The federal Minister of Transport said safety will not be compromised; that is the number one priority of his government. Perhaps I can put this to Ms Carmichael. On the air side, what has been your experience as a flight attendant or as somebody who is in the industry in terms of the level of safety in a loosening of regulation over the last two or three years? Have you seen safety decline?

Ms Carmichael: In the larger centres of Toronto and Montreal, and even in Halifax, I have seen aircraft having to wait for gates because they are not ready to accept the aircraft. Common sense tells you if there is more congestion on the ground, then there is more congestion in the air as well. From the U.S. experience—we do not have the statistics in Canada yet—near misses have increased in the last three or four years by 75%. That is indeed a frightening figure.

In the States they are taking pilots who have the basic minimum number of flying hours and hiring them on small commuter airlines. It is fairly common knowledge that the Arrow Air crash in 1985 was clearly a deregulation crash. In the Maritimes we do have a lot of freezing rain, which was one of the main causes of the Arrow Air crash. If safety standards are lax, there is a possibility that they will cut down on the amount of glycol they use to spray the aircraft and just use a minimum amount, which could be a big problem for this area.

• 1120

Mr. Angus: Do you find that as competition becomes keener, the pressure on cabin crews, the captain and the mechanics, to be on time increases to the point where a minor problem can wait until the next stop to be fixed or until they have a number of problems so they can fix them all at once?

[Traduction]

pilotes d'Air Canada ont eux-mêmes étudié la question il y a quelques années et ont décidé de tout saboter parce qu'ils estimaient qu'il y avait des chances qu'il n'y ait plus de base d'ici un ou deux ans. Cela préoccupe un grand nombre d'entre nous. Je suis née dans les Maritimes. Je ne tiens pas à être obligée d'aller m'installer à Montréal et à Toronto, et 131 autres sont du même avis que moi.

M. Ouellet: Merci.

M. Lutley: Si vous me le permettez, j'ajouterai un mot sur la question des agents de bord: si ceux-ci devaient quitter la région du Halifax métropolitain pour être mutés ailleurs, la perte que cela représenterait sur le simple plan des salaires, serait de l'ordre de trois millions de dollars. Ce serait un rude coup pour l'économie de la région, et pourtant, cela ne représente qu'un petit secteur d'une industrie.

M. Angus: Monsieur Lutley, je tiens à vous remercier, vous et vos collègues, de nous avoir remis un mémoire et d'avoir bien voulu comparaître devant nous ce matin.

Je voudrais tout d'abord parler de sécurité. Le ministre fédéral des transports a déclaré que la sécurité ne serait pas compromise; que c'est la priorité numéro 1 de son gouvernement. Ma question est destinée à M^{me} Carmichael. Côté air, que pensez-vous, en tant qu'agent de bord ou que membre de l'industrie aérienne, de l'effet que le relâchement des règlements a eu sur le niveau de sécurité, au cours de ces deux ou trois dernières années? Avez-vous constaté une baisse dans ce domaine?

Mme Carmichael: Dans des grands centres comme Toronto et Montréal, et même à Halifax, j'ai vu des avions obligés d'attendre qu'une porte se libère parce qu'on n'était pas prêt à les accueillir. Le simple bon sens vous permet de conclure que c'est parce qu'il y a plus d'encombrement au sol, et aussi, plus d'encombrement dans les airs. L'expérience américaine—nous n'avons pas encore les statistiques canadiennes—nous apprend que le nombre d'accidents évités de justesse a augmenté de 75 p. 100 au cours des ces trois ou quatre dernières années. Voilà un chiffre terrifiant.

Aux États-Unis, les petites compagnies de navette recrutent des pilotes qui ont le nombre minimum d'heures de vol. Il est bien connu que l'écrasement d'un avion de Arrow Air, en 1985, était manifestement dû à la déréglementation. Dans les Maritimes, nous avons fréquemment de la pluie verglaçante, qui est une des causes principales de l'écrasement de Arrow Air. Si l'on relâche les normes de sécurité, on risque de voir réduire au minimum la quantité de glycol utilisée pour arroser les avions, ce qui pourrait être un sérieux problème dans notre région.

M. Angus: Trouvez-vous qu'au fur et à mesure que la concurrence s'accroît, les pressions auxquelles sont soumis le personnel de cabine, le commandant de bord et les mécaniciens, pour qu'ils soient à l'heure, augmentent au point où l'on a tendance à attendre la prochaine escale pour régler un problème mineur ou à attendre qu'il y en

[Text]

Ms Carmichael: To be quite honest, they keep whatever goes on in the flightdeck pretty much to themselves. However, we have learned from our counterparts in the states that this is happening down there, and with the fit-to-fly legislation that is coming in, the aircraft being used will be older. The average age of aircraft in the U.S. has gone up by approximately four years.

Pan Am, American Airlines and Eastern Airlines have been fined \$13 million. An article in *U.S.A.* has a rather cold-blooded point that it is in fact sometimes cheaper to pay for a crash rather than to fix what is wrong with the aircraft or to pay out the costs in insurance. Of course, the insurance rates have skyrocketed for the airlines since deregulation.

Mr. Angus: One of the areas of debate in this committee and in the House of Commons has been over the provision of fire-fighting and ground-based rescue services at airports. I gather that Halifax has a 24-hour operation, so there is no question of whether there are planes landing without any fire-fighters in attendance. However, part of the debate is over whose responsibility it is for evacuation and first aid. The Minister of Transport says that is the responsibility of the on-board crew and not the fire-fighters, even though their job descriptions and the ICAO rules say it is.

Last Sunday, there was a emergency at Halifax airport at 2 a.m., and you were there. Can you describe to the committee what happened, what the fire-fighters did and what the on-board crew did?

Ms Carmichael: On a British Airways 747, an indicator went on in the flightdeck because there was a fire in the cargo area, and they made an emergency landing at Halifax. They were going from Orlando to Manchester, England, and they landed with 500 people aboard. I do not think they had an emergency evacuation as such, but I could be wrong. I was sitting out on the tarmac, and a CP Air flight and another Air Canada charter were ahead of us waiting to get in through customs. We were short one fire-fighter, as they are now at that time of night, and there were anywhere from 500 to 800 people sitting in the Halifax airport. I believe the number of fire-fighters is four.

• 1125

I am not an expert on aeronautics, but if there were a fire on the 747 and they had an emergency evacuation, four fire-fighters would be trying to combat that sort of emergency. Common sense would tell you it would be very difficult. There is also a chance something could happen on one of the other three sitting on the tarmac, and they would be on their own.

[Translation]

ait suffisamment pour qu'ils puissent tous être réglés en même temps?

Mme Carmichael: Ils se montrent très discrets sur ce qui se passe dans la cabine de pilotage. Nos homologues des États-Unis nous ont cependant appris que c'est ce qui se passait chez eux, et qu'avec la loi qui va bientôt sortir sur l'aptitude au vol, les appareils utilisés seront plus vieux. L'âge moyen des aéronefs aux États-Unis a augmenté d'environ quatre ans.

Un total de 13 millions de dollars d'amendes ont été imposées à *Pan Am*, *American Airlines* et *Eastern Airlines*. Un article de la revue *U.S.A.* fait remarquer avec une certaine froideur, qu'il est en fait parfois moins coûteux de payer les frais causés par un écrasement que de réparer les avions ou de payer les frais d'assurance. Bien entendu, les tarifs des assurances des compagnies aériennes sont montés en flèche depuis l'entrée en vigueur de la déréglementation.

M. Angus: Une des questions débattues au sein de ce comité de la Chambre des communes a trait à la prestation, aux aéroports, de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. À ma connaissance, ces services fonctionnent 24 heures sur 24 à Halifax et le problème d'atterrissages en l'absence de pompiers ne se pose donc pas. Une partie du débat tourne cependant autour de l'attribution de la responsabilité en ce qui concerne l'évacuation et les premiers soins. Le ministre des Transports prétend que c'est la responsabilité de l'équipage et non celle des pompiers, bien que leurs descriptions d'emploi et les règlements de l'OACI le stipulent.

Dimanche dernier, il y a eu un état d'urgence à 2 heures, à l'aéroport d'Halifax; vous y étiez. Pouvez-vous décrire au comité ce qui s'est passé, comment les pompiers et l'équipage ont réagi.

Mme Carmichael: À bord d'un 747 de la *British Airways*, le feu s'étant déclaré dans la soute à fret, cela a activé un voyant dans le poste de pilotage où l'on a opté pour un atterrissage forcé à Halifax. Parti d'Orlando à destination de Manchester, en Angleterre, l'avion comptait 500 passagers à bord au moment de l'atterrissage. Je doute qu'on puisse parler d'évacuation d'urgence, mais je fais peut-être erreur. J'attendais sur la piste où deux avions, un de *CP Air* et l'autre d'*Air Canada*, nous précédaient pour passer à la douane. Nous étions à court d'un pompier, comme cela continue de se produire à cette heure tardive, et de 500 à 800 personnes se trouvaient alors dans l'aéroport d'Halifax. Je crois qu'il devait y avoir quatre pompiers.

Je ne suis pas spécialiste en aéronautique, mais s'il y avait un incendie à bord du 747 et qu'on soit obligé de procéder à une évacuation d'urgence, il y aurait, en tout et pour tout, quatre pompiers qui essaieraient de faire face à ce genre de situation. Le bon sens vous dit que leur tâche serait très difficile. Il y a aussi le risque que quelque chose puisse arriver à un des trois autres appareils lors du

[Texte]

The Chairman: Thank you. We are on Bills C-18 and C-19. I know safety is a concern, and I understand the witness. I talked to the officer when we came in and she does record it. A light went on, which gave an indication there was a fire. The [Inaudible—Editor] came down, but she did not mention he had burned out a brake. That is what happened. Of course, there was evacuation. I do not believe there was an emergency evacuation. That could have been a horrible thing.

It has not been the subject of discussion in this committee. Fire-fighters and DOT policy are something else. It is not in Bills C-18 and C-19. I would like you to get back to Bills C-18 and C-19 and ask these witnesses questions about that. We have almost finished the story, as I understand it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, the point is that this bill says safety will not be compromised. It is a matter of if we can believe the government. Given the level of funding to airports now, I say we cannot believe them.

The Chairman: That may be correct, but it is a matter of debate. It does not come within Bills C-18 and C-19.

Mr. Angus: Let us hope it is only a matter of debate and not a matter of fact down the road.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Lutley and your associates, for appearing today and giving your general views. You made a very clear statement of your philosophy on the bill: you would like to see it dead, null and void. I can understand that from your brief. As you can appreciate, the dilemma we are in is that the bill has gone through second reading. We are here on a bill now. It is a little unique experience for a committee to be travelling. This is under parliamentary reform and rules.

We have your views. We have to weigh all these views which conflict and try to see if there is anything in the bill which should be improved, amended and/or to even go as far as you. . . I think the bill is going to come out in some form. As a chairman, I do not think I am going too far in saying that.

Certainly, we had a consistent view from people in the labour movement on their concerns. That weighs with us on how we can fully address it. Frankly, in this world of reality it may not make everyone happy. There are concerns we fully recognize.

Mr. Lutley: If I may, I would like to reply to that. As you said, it is a unique situation because your government

[Traduction]

départ, et il n'y aurait personne pour leur prêter main-forte.

Le président: Merci. Nous parlons des projets de loi C-18 et C-19. Je sais que la sécurité est un problème, et je comprends le témoin. J'ai parlé à l'agent lorsque nous sommes arrivés et elle en a pris note. Un voyant s'est effectivement allumé pour indiquer un incendie à bord. Le pilote s'est posé mais elle ne nous a pas dit qu'il avait grillé un frein. C'est ce qui s'est produit. Bien sûr, il y a eu évacuation. À ma connaissance, ce n'était pas une évacuation d'urgence. Cela aurait pu être catastrophique.

C'est un sujet qui n'a pas été discuté par ce Comité. Les pompiers et la politique du MDT n'ont rien à voir avec les projets de loi C-18 et C-19. J'aimerais donc que nous revenions à ces projets de loi et que nous interrogeons les témoins à leur sujet. Si je comprends bien, nous avons presque terminé cette histoire.

M. Angus: Monsieur le président, il demeure que ce projet de loi dit bien que la sécurité ne sera pas compromise. La question est de savoir si nous pouvons croire le gouvernement. Compte tenu de l'aide financière actuelle aux aéroports, je ne crois pas que nous puissions le faire.

Le président: C'est possible, mais c'est une question d'opinion. Cela ne relève toujours pas des projets de loi C-18 et C-19.

M. Angus: Espérons que cela demeure une question d'opinion et non un problème réel.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lutley, vous et vos collègues, d'avoir comparu aujourd'hui et de nous avoir présenté votre point de vue d'ensemble. Vous nous avez donné un avis sans ambiguïté sur le projet de loi: ce que vous voudriez, c'est qu'on tire un trait dessus et qu'on l'oublie. C'est l'impression qui se dégage de votre mémoire. Comme vous pouvez le comprendre, notre dilemme c'est que le texte est déjà passé en seconde lecture. Nous sommes ici pour discuter de ce projet de loi. C'est une expérience un peu inhabituelle, pour un Comité, de voyager ainsi. Ceci se fait dans le cadre de la réforme et des règlements parlementaires.

Vous nous avez présenté vos vues. Il nous appartient maintenant de les peser avec les vues contraires et d'essayer de voir s'il y a quelque chose dans ce projet de loi qui devrait être amélioré, modifié ou même, pour aller aussi loin que vous. . . De toute façon, ce projet va sortir sous une forme ou sous une autre. En tant que président, je ne crois point trop m'aventurer en disant cela.

Il est certain qu'il y avait concordance entre les inquiétudes exprimées par les représentants des syndicats. À nous de savoir comment y répondre pleinement. Franchement, dans la réalité, il n'est peut-être pas possible de faire plaisir à tout le monde. Il y a cependant des préoccupations dont nous reconnaissons parfaitement le bien-fondé.

M. Lutley: Si vous me le permettez, j'aimerais répondre à vos remarques. Comme vous l'avez dit, la situation a un

[Text]

did not confer with the rest of Canada on what they wanted in transportation and if they wanted deregulation. That is exactly why we propose there be a royal commission so all questions can be examined.

The Chairman: I have been chastising one of my colleagues for arguing with the witness. I am not going to argue with you, but I am going to state the fact that the *Freedom to Move* paper was flouted in July 1985. Never have there been more consultations with affected people in the industry, including officers of the CLC.

This committee travelled across the country a year ago and came up with our report on the general philosophy of the bill. Even after that, there was great debate among the committee, and certainly in Ottawa, about whether this committee should even go on the road again on a bill, knowing full well that witnesses, quite understandably, would be directing their minds in many cases to the philosophy behind the bill rather than sections of the bill they would like to see improved or eliminated.

I know Mr. Lutley may want to say something. In 1967, when I was a member of the Transport committee, that last major transportation review 20 years ago, the committee in the House of Commons at that time and the government of the day did not travel across the country once, not for one day. Admittedly, the MacPherson Royal Commission was two years before, but there were no times of Parliament and parliamentarians with people. In fact, there were 27 days of debate in the committee in the House of Commons. There were three days debate in second reading.

I know this may not satisfy you, but it is not fair to say there has not been consultation on the principles of this bill. I think there has been more consultation than certainly there was on the original Transportation Act when I was a new member. I served on a committee. The House of Commons really had a meaningful debate, but almost all of it was in a closed room—just parliamentarians, without the people.

There has been some type of consultation, but it obviously has not made everyone happy. Members are obviously quite open—it is part of our business—to the legitimate concerns of the people who say we have not gone far enough or consulted enough. I understand that, but there has been some attempt.

I want to thank you for coming.

[Translation]

caractère exceptionnel car votre gouvernement n'a pas consulté le reste du Canada pour lui demander ce qu'il voulait dans le domaine des transports et pour savoir s'il était favorable à la déréglementation. C'est précisément pourquoi nous proposons la création d'une commission royale qui serait chargée d'examiner toutes ces questions.

Le président: J'ai déjà reproché à un de mes collègues de se quereller avec le témoin. Je ne vais pas le faire avec vous, mais je vous rappellerai que *Aller sans entrave* est un document qui est sorti en juillet 1985. Il n'y avait auparavant jamais eu autant de consultation des membres intéressés de l'industrie, y compris des représentants du CTC.

Ce Comité a sillonné le Canada il y a un an, et a présenté un rapport sur l'esprit général dans lequel ce projet de loi a été conçu. Même après cela, les discussions ont fait rage au sein du Comité, sans même parler d'Ottawa, pour décider s'il était bon que le Comité recommence à voyager, sachant fort bien que les témoins, ce qui est fort compréhensible, s'attacheraient dans bien des cas aux principes qui sous-tendent le projet de loi plutôt qu'à la discussion des articles qu'ils voudraient voir améliorés ou supprimés.

M. Lutley veut sans doute dire quelque chose. En 1967, lorsque j'étais membre du Comité des transports, qui a effectué la dernière étude importante du secteur des transports, il y a 20 ans, le comité de la Chambre des communes et le gouvernement de l'époque ne s'étaient pas donné la peine de sortir de la capitale, ne serait-ce qu'une seule journée. Certes, la commission royale MacPherson avait eu lieu deux ans plus tôt, mais le Parlement et les parlementaires n'avaient absolument rien prévu pour entendre l'avis du public. En fait, le comité a débattu la question pendant 27 jours, à la Chambre des communes. Le débat a duré trois jours, en seconde lecture.

Je sais que cela ne vous convaincra pas, mais il est injuste de dire que le public n'a pas été consulté au sujet des principes qui sous-tendent ce projet de loi. Il y a certainement eu plus de consultations que dans le cas de la première loi sur les transports, à l'époque où j'étais député fraîchement émoulu. J'ai alors été membre d'un comité. Les débats, à la Chambre des communes, ont été très fructueux, mais presque tous sont déroulés à huis clos—uniquement entre parlementaires, sans la participation du public.

Il y a donc eu certaines formes de consultation, mais manifestement, cela n'a pas donné satisfaction à tout le monde. Nous sommes manifestement tout à fait ouverts—cela fait partie de notre travail—aux préoccupations légitimes des personnes qui disent que nous ne sommes pas allés suffisamment loin ou qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultations. Je le comprends, mais au moins, l'effort a été fait.

Je vous remercie d'être venus.

[Texte]

Mr. Ouellet: I just want to point out that paragraph 3(1)(a) of the bill does indeed say that the national transportation system should meet acceptable safety standards. There is clearly reference to standards.

I was very much interested in the remarks made by Miss Carmichael. On one hand, if the government wants to pass a big piece of legislation and pretend that they are concerned about security and safety, but on the other hand, the department is reducing the number of people that have an effect upon safety, there is an inconsistency there.

Through our visits to the regions and talks with people working in the field, we could get the type of information that will force us to amend the legislation and make some mandatory positions to protect safety, as opposed to just having pious words in the legislation.

The Chairman: Agreed. Very definitely this is why we let the exchange occur. It certainly has been discussed many hours around this committee and with witnesses.

Mr. Lutley, thanks very much for coming with your associates.

I call the next witness, the Nova Scotia Federation of Labour. Appearing on its behalf, I understand, is Ms Gwen Wolfe and perhaps Leo McKay.

Ms Gwen Wolfe (President, Nova Scotia Federation of Labour): I am going to start out by being very, very consistent in saying that the Federation of Labour is opposed to the bill. I feel obligated to make that statement right off the bat, because I think we want to establish our position.

I am sure the committee has heard a number of presentations about the historical significance of transportation to this country, how it has been important, and all of those wonderful things, so I will not waste any time going into it. However, I will say that I do think the philosophical reasons behind these things are important because they do go to the heart of the legislation. Whether they relate to clause A or B, or whatever it is, they still relate to the very basis under which the legislation was set up. I think it is fair comment for people to express their philosophical views on this issue.

When we talk about the industry and air service for the Atlantic region, one of the things constantly said is that we will see the benefits of low air fares, deregulation will lead us out of the wilderness, and all these wonderful things. However, what is already happening in the Atlantic region is the fact that a number of small operators, who started out when this thing first came into being, have either gone bankrupt or amalgamated, aligned themselves with the other major airlines. In those regions of lower population and less economic development, I think this is what is going to happen under this bill. I think it is going to be a real disservice for people in our area.

[Traduction]

M. Ouellet: Je tiens à signaler que l'alinéa 3(1)a) du projet de loi stipule effectivement que le réseau national des transports devrait être conforme à des normes de sécurité acceptables. Il y est donc expressément fait mention de normes.

J'ai été très frappé par les remarques de M^{lle} Carmichael. Il est certain que, si d'un côté le gouvernement veut adopter un texte législatif important et prétendre qu'il accorde beaucoup d'importance à la sécurité, mais si de l'autre, le ministère des Transports réduit le nombre des personnes qui influent sur cette sécurité, il y a une contradiction quelque part.

Nos visites dans les régions et les entretiens que nous avons eus avec les gens qui travaillaient sur place devraient nous permettre de recueillir le type de renseignements qui nous contraindront à modifier ce projet et à exiger que des dispositions soient prises pour protéger la sécurité, au lieu de nous contenter de quelques pieuses paroles dans la loi.

Le président: D'accord. C'est bien là la raison pour laquelle nous acceptons ces échanges de vues. C'est une question qui a été discutée pendant des heures au sein de ce Comité ainsi qu'avec les témoins.

Monsieur Lutley, merci beaucoup d'être venu avec vos collègues.

Notre témoin suivant est la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse, représentée, je crois, par M^{me} Gwen Wolfe et peut-être aussi, Leo McKay.

Mme Gwen Wolfe (présidente de la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse): Je commencerai par prendre très nettement position, en disant que la Fédération du travail est opposée à ce projet de loi. Je me sens obligée de le dire d'entrée, car je veux que notre position soit bien nette.

Je suis certaine que le Comité a entendu un certain nombre de dépositions sur l'importance historique du transport dans ce pays et sur tout un tas de belles choses du même genre, et je ne perdrai donc pas de temps à le répéter. Je dirais simplement que les principes sous-jacents sont importants car ils sont au coeur même de ce projet. Qu'ils soient liés à l'article A ou B, ou à un autre, ils constituent le fondement même de ce texte. J'estime qu'il est tout à fait juste que les gens puissent exprimer leurs vues sur cette question.

Lorsque nous parlons de l'industrie et des services aériens dans la région de l'Atlantique, on nous répète toujours que nous bénéficierons bientôt de tarifs réduits, que notre «traversée du désert» s'achèvera grâce à la déréglementation, et autres belles promesses du même genre. Pourtant, ce qui se passe déjà dans la région de l'Atlantique, c'est qu'un certain nombre de petits exploitants, qui se sont lancés dès le début de tout ceci, ont fait faillite ou ont fusionné et se sont alignés sur les grandes compagnies aériennes. Dans ces régions de faible population et de développement économique réduit, je crois que c'est ce qui va se produire, à cause de ce projet

[Text]

Regional development is of course one of the things we hold to be very, very important. I think the transportation industry, as a whole, is absolutely vital to this. The elimination of jet service to a great many routes within the provinces, within the Atlantic region, is one of the things we are consistently told is a problem relating to regional development in the area. I would like to bring that to the attention of the committee.

• 1135

Also, we have attempted to address it. We have addressed in our brief, on pages 3 and page 4, one particular incidence regarding the way workers have been treated as a result of the deregulation of the industry. Quite frankly, I do not think this is acceptable to people in Atlantic Canada. Companies will take advantage of the fact that this is a region of high unemployment in order to put forward ideas that have fewer benefits and less salary for individuals.

I would like to make some specific comments about the rail industry. As the committee is probably aware, Nova Scotia in particular is in the process of receiving, or not receiving—they are not quite sure—some rail orders for the Sysco business. . . and also the whole question of what is going on at the Trenton works. It seems to me that this is an opportunity for us to use the rail industry to help these industries in a viable and realistic economic manner.

In the trucking industry we dealt in the brief most exclusively, I think, with the matter of safety on the highways, and the whole question of whether or not. . . not just the people driving the rigs are going to be safe, but those other people on the highways as well.

Finally, on page 8 we have attempted to deal with some recommendations we think are absolutely important in any generalized transportation policy. While I realize they do not specifically address individual sections of the bill, I do think they are recommendations that have not been addressed by the bill, either philosophically or substantively, in the specific clauses.

That is basically our summation of the brief we have presented to you.

The Chairman: Well, Ms Wolfe, I want to thank you for co-operating with the Chair and giving me those highlights to your written brief, which is part of the record. To explore the brief further I will throw it open to questions. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Witnesses, thank you for your brief and for appearing. I have to say quite honestly that I agree with it, for all the good that is going to do. However, as I have said before to other witnesses and will say again, we are stuck with the bill and we are trying to make a bad bill less bad.

[Translation]

de loi. Je suis convaincue qu'il va porter préjudice aux habitants de notre région.

Le développement régional revêt, naturellement, beaucoup d'importance pour nous. J'estime que l'industrie du transport, dans son ensemble, est absolument indispensable à ce développement. La suppression des services par avion à réaction sur un grand nombre d'itinéraires dans les provinces de la région Atlantique est un problème qui, on nous le répète constamment, est lié au développement régional de la région. Je tiens à appeler l'attention du Comité là-dessus.

Nous avons essayé de proposer une solution. Aux pages 3 et 4 de notre mémoire, nous examinons la manière dont les travailleurs ont été traités à la suite de la déréglementation de l'industrie. Franchement, ce n'est pas acceptable pour les habitants du Canada Atlantique. Les compagnies aériennes vont profiter du fait que nous sommes une région où le chômage est élevé pour proposer des salaires et des avantages sociaux réduits.

Je voudrais faire quelques remarques précises sur l'industrie ferroviaire. Comme le Comité le sait probablement, la Nouvelle-Écosse, en particulier, est sur le point de recevoir, ou de ne pas recevoir—elle ne sait pas au juste ce qui va se passer—des commandes pour Sysco. . . il y a également toute la question de ce qui se passe aux usines de Trenton. Il me semble que cela nous donnera l'occasion d'utiliser l'industrie du rail pour venir en aide à ces industries sous une forme viable et réaliste.

En ce qui concerne l'industrie du camionnage, nous avons exclusivement traité, je crois, de la question de la sécurité sur les autoroutes, et de celle de savoir si. . . on ne se préoccupe pas uniquement de la sécurité des routiers, mais également des autres utilisateurs des routes.

Finalement, à la page 8, nous avons essayé de présenter des recommandations qui nous paraissent absolument indispensables à toute politique générale des transports. Je sais que ces recommandations ne portent pas sur des articles précis du projet de loi, mais il s'agit de principes et de questions de fond qui n'ont pas été abordés dans ces articles.

Ceci résume le mémoire que nous vous avons présenté.

Le président: Bien, madame Wolfe, je tiens à vous remercier de votre coopération et de nous avoir présenté les grandes lignes de votre mémoire, qui est versé au dossier. Nous allons maintenant passer aux questions, ce qui nous permettra d'approfondir un peu plus le contenu de votre mémoire. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de votre mémoire et d'avoir bien voulu comparaître devant vous. Je dois franchement dire que je suis d'accord avec le contenu de votre document, grand bien nous fasse! Je répéterai cependant ce que j'ai déjà dit à d'autres témoins: il n'est pas question de nous

[Texte]

Do you see any room in the legislation, or do you think there should be put in the legislation some provision that, for example in cases of takeovers and mergers, etc., there be some requirement safeguarding and protecting the employees—whether it is severance pay, transfers, forced to move, etc.? Do you think there should be at least a minimum standard which has to be met before an approval is given to the new carrier's licence?

Ms Wolfe: I think that is absolutely essential. In this region we have had a great many instances of takeovers and things of similar ilk, not just in the transportation industry. One of the things the Federation of Labour has consistently pushed for and consistently stresses is that it should be done in such a way so as to create the least amount of disruption with respect to the workers.

I suspect that for workers in the Atlantic region we would be looking for some recognition of the fact that we are in an area of high unemployment, and if somebody loses a job in one industry, in one section, it is not easy to run around and find another job. I think we would certainly be looking for something in that area—although you have already heard my philosophical position on the whole issue.

Mr. Lec McKay (Executive Secretary, Nova Scotia Federation of Labour): I think there should be some provisions for job security. It seems to me that what we are introducing here is a bill that is going to take away from employees the job security and dignity they have built up over the years. I think that this is a sad situation. I believe that you are doing an injustice to the workers of Canada when we provided the Members of the House of Commons with secure pensions.

• 1140

I think in fairness, if you have a conscience at all, you should consider the plight of the working man. I have seen that happen at the airport here when the Eastern Aviation Services lost their contract to an American firm who underbid them. Wages went from \$9.85 an hour down to \$5. Job security was nothing. Everyone there was wiped out regardless of the amount of seniority they had. And they were hired back on the basis of who was going to be a good employee. But the agitators from the original union were not hired back.

Those are the things you should be looking at. That is why we are recommending a royal commission. It is not a royal commission just for the sake of a royal commission. It is a royal commission to open it up to the people of Canada and let us take a look at what you are doing, what the effects of this are going to be.

[Traduction]

débarrasser de ce projet de loi; ce qu'il nous reste donc à faire, c'est d'essayer d'améliorer un peu un projet de loi qui ne vaut pas grand-chose.

Pensez-vous qu'il soit possible, quelque part dans ce projet de loi, par exemple dans les cas de prise de contrôle et de fusion, etc., de placer des exigences concernant la protection des employés—et qu'il s'agisse d'indemnités de cessation d'emploi, de mutations, de déménagement obligatoire, etc.? Ou pensez-vous qu'une disposition précise devrait être incorporée à la loi? Pensez-vous qu'il devrait y avoir, au moins, une norme minimum à respecter avant qu'on accorde un permis d'exploitation à un nouveau transporteur?

Mme Wolfe: Cela me paraît absolument indispensable. Notre région a été témoin d'un grand nombre de prises de contrôle et autres opérations du même genre, et pas seulement dans l'industrie du transport. Un des arguments que la Fédération du travail fait constamment valoir est que l'on devrait éviter le plus possible de bouleverser la vie des travailleurs.

Dans le cas de ceux de la région de l'Atlantique, il me semble que nous devrions tenir compte du fait que le chômage est élevé chez nous, et que si quelqu'un perd son emploi dans une industrie, un autre emploi ne se trouve pas du jour au lendemain. Il faudrait donc prendre des mesures dans ce domaine—mais vous connaissez déjà mon point de vue sur l'ensemble de la question.

M. Lec McKay (secrétaire exécutif de la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse): Des dispositions devraient être prises pour assurer la sécurité de l'emploi. Il me semble que ce projet de loi va enlever aux employés la sécurité et la dignité qu'ils ont réussi à acquérir au fil des années. C'est une regrettable situation. J'estime que vous vous rendez là coupables d'une injustice à l'égard des travailleurs du Canada alors que c'est grâce à nous que les députés jouissent aujourd'hui d'un régime de retraite garantie.

En toute honnêteté, je dirais que votre conscience devrait vous pousser à tenir compte du sort du travailleur ordinaire. J'ai vu ce qui s'est passé à notre aéroport lorsque *Eastern Aviation Services* a perdu son contrat à cause d'une société américaine moins-disante. Les salaires horaires sont tombés de 9.85\$ à 5\$. La sécurité d'emploi n'a servi à rien. Quel que soit le degré d'ancienneté, tout le monde a été éliminé. Et seuls les «bons employés» ont été réengagés, ce qui n'a pas été le cas des agitateurs du syndicat initial.

Ce sont là des questions qui méritent que vous vous y arrêtiez. C'est pourquoi nous recommandons la création d'une commission royale, et pas simplement pour le plaisir d'en avoir une. C'est une commission royale qui exposerait tous les éléments de la situation au peuple du Canada et qui lui permettrait d'examiner ce que vous faites et de découvrir quels seront les effets de tout ceci.

[Text]

I think the most important thing to workers today is job security. And it is being wiped out by what this bill is going to do. I have already seen part of that. You have seen it in the airport in Montreal, where one union had to be certified four times over a period of ten years; and each time a new contractor won the contract, the wages went back down to the lowest amount, about \$8. I think those are the things we are looking for when we are asking you to reconsider what you are doing.

Mr. Benjamin: You can be sure that efforts will be made to get some provisions agreed to and accepted by the government in the legislation. I think there are many others who feel the same way, that there has to be an element of fairness and equity built into the legislation—not only for shippers, receivers, and transporters but also for employees.

I am afraid that there is a prevailing view, starting with the government and right throughout the country, that you fellows are just greedy and lucky to have a job at \$5 an hour. The rich man has as much right to sleep under a bridge as the poor man.

Mr. Cochrane: You made some comments about the air industry and what has happened. The statistics I get and the experience I have had myself indicate that has not happened. Are you crystal-balling it a bit here? In looking at Nova Scotia, and comparing the air schedules, the number of carriers, and the number of flights per week from November 1984 to November 1986, there is an improvement almost everywhere. So is your statement addressed to what you think is going to happen in the future?

Ms Wolfe: Yes, it is in a sense. Mr. Cochrane, I do not know what your riding is.

Mr. Cochrane: Moncton.

Ms Wolfe: You must be very lucky. I would guess, having sat in a number of airports in the Atlantic region waiting for flights and having them cancelled for no apparent reason, that you must be hitting all the best flights.

Mr. Cochrane: I think you were going when EPA was in its unfortunate heyday.

Ms Wolfe: It has not been that long ago.

Mr. Cochrane: Do you think you can relate cancellation to deregulation?

[Translation]

Aujourd'hui, rien n'est plus important pour les travailleurs que la sécurité d'emploi, et c'est précisément ce qui va disparaître à cause de ce projet de loi. J'en ai déjà vu un exemple. Vous l'avez vu à l'aéroport de Montréal, où un syndicat a été obligé de se faire accréditer quatre fois en 10 ans; et chaque fois qu'un nouvel entrepreneur obtenait le contrat, les salaires retombaient au minimum, environ 8\$. C'est bien de cela qu'il s'agit lorsque nous vous demandons de revenir sur ce que vous avez fait.

M. Benjamin: Soyez certain que nous nous emploierons à faire accepter certaines dispositions par le gouvernement. Il y en a bien d'autres à partager votre point de vue et à penser que la loi doit comprendre un élément de justice et d'équité... pas seulement à l'égard des expéditeurs, de leurs destinataires, et des transporteurs, mais également à l'égard des employés.

Je crains qu'à commencer par le gouvernement et un peu partout au Canada, beaucoup de gens pensent que vous êtes trop gourmands et que vous avez déjà bien de la chance d'être payés 5\$ de l'heure. Après tout, le riche a autant le droit de dormir à la belle étoile que le pauvre.

M. Cochrane: Vous avez fait quelques commentaires au sujet de l'industrie aéronautique et de ce qui s'est passé. D'après les statistiques que je reçois et l'expérience que j'ai de ce secteur, il ne semble pas que cela se soit produit. Ne joueriez-vous pas un peu à la voyante extra-lucide? Dans le cas de la Nouvelle-Écosse, lorsqu'on compare les horaires de vol, le nombre de transporteurs, et le nombre de vols par semaine de novembre 1984 à novembre 1986, on constate qu'il y a eu des améliorations dans presque tous les domaines. Ce que vous avez dit s'appliquerait-il donc à ce qui, d'après vous, va se passer dans l'avenir?

Mme Wolfe: Oui, en un sens. Monsieur Cochrane, je ne sais pas à quelle circonscription vous appartenez.

M. Cochrane: Celle de Moncton.

Mme Wolfe: Vous devez avoir énormément de chance. Moi qui ai attendu des heures dans un certain nombre d'aéroports de la région de l'Atlantique pour apprendre en fin de compte que les vols avaient été annulés sans raison apparente, je dirais que vous avez dû tomber sur les meilleurs vols.

M. Cochrane: J'imagine que vous voyagiez lorsque l'infortunée EPA était à son apogée.

Mme Wolfe: Il n'y a pas de cela si longtemps.

M. Cochrane: Pensez-vous pouvoir dire qu'il y a un lien entre les annulations de vol et la déréglementation?

• 1145

Ms Wolfe: Permit me to continue. The point is, I think, that we have received consistent complaints and consistent suggestions from our members and from our contacts in all the areas of the province that in fact the lack of jet service and the general way in which service is going on in the Atlantic region has not been conducive to regional development. Now, if you are asking if the federation has gone out and done some kind of complicated survey on it,

Mme Wolfe: Permettez-moi de continuer. L'important, je pense, c'est que nous recevions constamment des plaintes et des suggestions de nos membres et de nos interlocuteurs de toutes les parties de la province; on nous dit que le manque de jets et la manière dont le service est fourni, en général, dans la région de l'Atlantique ne favorisent pas le développement régional. La Fédération a-t-elle réalisé un sondage, une étude complexe à ce sujet?

[Texte]

and complicated study, the answer is no. I can only conclude that the people who bring these points to me are not in the business of fabricating it.

Mr. Cochrane: Just to enlighten me in that regard... because someone had done that, and probably at your expense... Halifax: jet departures, from 199 a week in November 1984 to 243; turboprop departures, from 61 anywhere up to 156 and up per week. Yarmouth: jet departures, 7—I understand that is negotiable at this time—turboprop departures, 0, now 13. Charlottetown: the same kind of thing; turboprop from 19 to 69, jets from 15 to 25. Almost everywhere there has been an increase. There is some question as to whether Sydney... because the jet departures are down, but turboprop departures have almost quadrupled.

I know what is happening, and I know from your membership's point of view many of these companies are not unionized and are not organized. That is not necessarily the purpose of Bill C-18 or C-19; to do that or undo that. Obviously you know the process you have to go through to organize, and I guess that rests with you and the workers, and their representation through to you. So we have not seen that yet in the air industry; and it has been going on for some length of time.

I just want to clarify that, because it is a bit of a—

Ms Wolfe: With respect, I think it is hardly fair to expect me to tonight comment on a list of numbers of departures and arrivals without my having the benefit of seeing the entire set of statistics and an analysis thereof, because there is no set of statistics such that you cannot pull something out and say exactly what you want.

Mr. Cochrane: That is not my problem. That is yours. You certainly are welcome to do that, and I would love to see it when you do.

What about your membership? You say 55,000. I ran into this in Alberta as well. People must be members of the Federation of Labour... for example, some of the people who may work for Scotia Investments or Stora Forest Industries, which we have heard from today. Has that element of your membership expressed a concern? One of the thrusts of Bills C-18 and C-19 is an attempt to reduce transportation costs so we are able to put our goods on an international market at a competitive level. Have other parts of your membership spoken, or have they been relatively silent and your organized people in the transportation industry have come to the front?

Ms Wolfe: We have had concerns expressed to us by all the affiliates. Any position put forward in this or any other document has the sanction of every single affiliate of the Federation of Labour; and that includes affiliates that may or may not be part of Stora Forest Industries.

[Traduction]

Non. Tout ce que je peux conclure, c'est que les gens qui me signalent ces points n'inventent rien.

M. Cochrane: Pour ma gouverne... car quelqu'un l'a déjà fait, et peut-être à vos dépens... Halifax: départs de jets, de 199 personnes en novembre 1984, à 243; départ d'avions à turbopropulseurs, de 61 à 156 et plus par semaine. Yarmouth: départs de jets, 7—on me dit que c'est négociable pour l'instant—départs d'appareils à turbopropulseurs, 0, maintenant 13. Charlottetown: même chose; turbopropulseurs de 19 à 69, jets de 15 à 25. Presque partout, il y a eu augmentation. On s'est demandé si, dans le cas de Sydney... car le nombre des départs de jets a diminué, mais celui des appareils à turbopropulseurs a presque quadruplé.

Je sais ce qui se passe et je sais que, au point de vue de vos membres, beaucoup de ces sociétés ne sont ni syndiquées ni organisées. Ce n'est pas nécessairement l'objet des projets de loi C-18 ou C-19 de changer cette situation. De toute évidence, vous connaissez le procédé à suivre en vue de l'organisation syndicale et je pense que cela vous appartient, à vous et aux travailleurs, à leurs représentants auprès de vous. C'est donc quelque chose que nous n'avons pas encore constaté dans l'industrie de l'aviation; et c'est ainsi depuis assez longtemps.

Je veux tout simplement préciser cela, car c'est un peu...

Mme Wolfe: Sauf votre respect, je pense que ce n'est pas très juste de vouloir me faire commenter une liste du nombre des départs et des arrivées sans me donner l'occasion d'examiner et d'analyser toutes ces statistiques car, dans le cas des statistiques, on peut toujours leur faire dire exactement ce qu'on veut.

M. Cochrane: Ce problème n'est pas le mien. C'est le vôtre. Je vous invite certes à le faire et j'aimerais avoir le résultat.

Qu'en est-il de vos membres? Vous parlez de 55,000. J'ai aussi entendu cela en Alberta. Des gens doivent bien être membres de la Fédération des travailleurs... par exemple certains de ceux qui peuvent travailler pour *Scotia Investments* ou *Stora Forest Industries*, que nous avons entendus aujourd'hui. Ceux-là parmi vos membres ont-ils exprimé des inquiétudes? Les projets de loi C-18 et C-19 visent notamment à réduire les frais de transport pour que nous puissions placer nos marchandises sur le marché international à des prix concurrentiels. Vos autres membres se sont-ils exprimés ou bien sont-ils demeurés relativement silencieux pendant que vos membres de l'industrie du transport prenaient l'initiative?

Mme Wolfe: Tous nos affiliés nous ont fait part de leurs préoccupations. Tout point de vue exprimé dans le présent document ou dans n'importe quel autre a été sanctionné par chacun des syndicats affiliés à la Fédération des travailleurs; et cela comprend des syndicats affiliés qui peuvent faire partie ou non de *Stora Forest Industries*.

[Text]

Mr. Cochrane: One thing we are finding more and more across the country is that if we cannot get our goods to the marketplace at a competitive rate and we lose our share of the world market—and we are having trouble with potash and wheat and a lot of our resources because other countries are doing it better, in some cases, than we are, and shipping them easier—you lose people in the resource industry, and consequently then you do not have an industry that has a product to ship, and therefore it extrapolates to people in the transportation industry as well. But your membership obviously has considered that in your position.

Ms Wolfe: I would suggest that if you look at the size of industries in the Atlantic region, and at the volume of product being shipped, I suppose for the volume of products being shipped from more economically enlightened, or advanced, or developed, or whatever the word is, areas, because of the size of the shipments, it is our view, and I think there is some analysis to back up this view, that deregulation will in fact affect these people greatly, because they are assessed the rates they have to pay in whatever form of transportation they choose, as well as the availability of transportation to them. If profit is in fact the bottom line in this matter, then trying to ship a half a load from the Annapolis Valley is not going to be as important as trying to get those rates in central Canada. That is our view.

• 1150

The Chairman: Ms Wolfe, we thank you for your views and thank you for appearing, and thank you, Mr. Cochrane. I do not know if you were in the room, but we actually had a company that was in the Annapolis Valley, Scotia Investments, and they were discussing some of the same matters we have talked about here.

I want to call the last witness before lunch, Sears, Mr. McCalden.

Mr. David W. McCalden (General Manager, Physical Distribution, Sears Canada Inc.): In listening to the last two presentations you are obviously going to get a different point of view. Sears is very, very much in favour of the legislation, and what I would like to do, Mr. Chairman, with your indulgence, is to build a case as to why Sears is here. In our judgment these bills will have a very serious impact upon how we are serving and will serve our customers.

Let me first introduce what Sears really is. We have 77 retail stores from coast to coast. We have \$4 billion worth of sales. We employ almost 50,000 people. We have a transportation bill in excess of \$100 million. We have the same retail requirements, or the same distribution requirements, as most other retailers in Canada in servicing our 77 stores. We truck in Ontario and Quebec and we use rail car and piggyback to serve eastern and

[Translation]

M. Cochrane: Une des choses que nous constatons de plus en plus dans tout le pays c'est que, si nous ne pouvons pas mettre nos marchandises sur le marché à des prix concurrentiels et si nous perdons ainsi notre part du marché modal—et nous connaissons des difficultés dans le cas de la potasse, du blé et de beaucoup de nos ressources, parce que d'autres pays font mieux que nous dans certains cas et transportent plus facilement leurs produits—nous perdons des gens dans l'industrie des ressources et, par voie de conséquence, nous n'avons pas d'industrie qui puisse expédier un produit et cela se répercute aussi sur les travailleurs de l'industrie du transport. Mais, de toute évidence, vos membres ont songé à cela lors de la formulation de votre point de vue.

Mme Wolfe: A mon avis, si l'on examine la taille des industries de la région Atlantique et la quantité des produits expédiés à partir des régions plus éclairées, plus avancées ou plus développées sur le plan économique, appelez-les comme vous voudrez, nous croyons, appuyés en cela par des analyses, que la déréglementation va beaucoup les toucher car les tarifs qu'ils ont à payer s'appliquent au mode de transport qu'ils choisissent, quel qu'il soit, compte tenu des moyens qui existent effectivement dans leur cas. Si l'essentiel, dans cette affaire, ce sont les profits, l'expédition d'une demi-charge à partir de la vallée de l'Annapolis va être moins importante que si l'on essaie d'obtenir ces tarifs dans le Canada central. C'est là notre opinion.

Le président: Madame Wolfe, nous vous remercions de nous avoir communiqué vos vues et nous vous remercions de vous être présentée devant nous. Merci aussi, monsieur Cochrane. Je ne sais pas si vous étiez présente, mais nous avons effectivement entendu le témoignage d'une entreprise de la vallée de l'Annapolis, *Scotia Investments*, qui a exposé certaines des questions dont nous venons justement de parler ici.

Je désire convoquer le dernier témoin précédant le déjeuner, M. McCalden, de Sears.

M. David W. McCalden (directeur général, distribution matérielle, Sears Canada Inc.): Vous allez entendre un point de vue bien différent de celui qui s'est exprimé dans les deux derniers mémoires. Sears est tout à fait pour le projet de loi et ce que j'aimerais faire, avec votre permission, monsieur le président, c'est de vous montrer pourquoi Sears a décidé de se présenter devant vous. Selon nous, ces projets de loi vont avoir un effet très marqué sur la manière dont nous servons déjà et continuerons de servir nos clients.

J'aimerais commencer par vous dire ce que c'est que Sears. Nous possédons 77 magasins de détail dans l'ensemble du pays. La valeur de nos ventes est de 4 milliards de dollars. Nous employons près de 50,000 personnes. Notre facture de transport dépasse 100 millions de dollars. Nos exigences en matière de ventes au détail, ou de distribution, sont les mêmes que celles de la plupart des autres détaillants du Canada lorsqu'il s'agit de servir

[Texte]

western Canada. We use a tremendous amount of just-in-time approaches to supply our stores, but our requirements as far as servicing our retail stores are probably not dissimilar from many other retailers.

The reason why we are here, and the point I would like to make, is that Sears is a unique company in Canada. We have a major catalogue business. We distribute over 40 million catalogues to our customers across the country, and Mr. Chairman, I do not know whether this is in conflict of interest, but I would like to give each one of the members a catalogue. I will leave them here and I will have them distributed, and there is a reason for it. This is the hottest-selling book in Canada. This book is sold more than any other book in Canada. For the price of \$4, Sears will give this to you free.

The Chairman: Where is Bill C-18 or Bill C-19 in that book?

Mr. McCalden: It is coming.

The Chairman: Let us get it linked up.

Mr. McCalden: The point I am making, Mr. Chairman, is that the catalogue business is an extremely difficult logistical problem. I guess if you want to go back to it, the reason why Eatons got out of this business many years ago was the logistical problems they had.

I am going to try to demonstrate a point to prove to you that our present system of licensing in the truck area is incorrect. We serve over 1,500 communities from coast to coast. If you look in our brief, there is a map that indicates where our locations are. They are on the far east coast and on the far west coast. We go to Whitehorse, Inuvik, in the Northwest Territories. We have a major problem with serving all these smaller communities.

• 1155

If you want to look at the book or give it to your wife, you will see we have a further logistical problem. We sell refrigerators and diamond rings and dishes and snowsuits and curtain rods, and I brought here, for another presentation we made, a picture of our shipments. It is a very, very heterogeneous mix of shipments. They are all ones; we do not ship cartons. We are not in the beer business where we ship a whole truckload of the same commodity. We ship one of everything. This presents a very difficult problem.

Over the years, to make our business grow... We advertise in every community. When we take the order

[Traduction]

n^{os} 77 magasins. Nous pratiquons le camionnage en Ontario et au Québec et nous utilisons les wagons ferroviaires et le système rail-route pour servir l'Est et l'Ouest du Canada. En général, nous appliquons des délais très stricts à l'approvisionnement de nos magasins, mais nos exigences quant aux services à fournir à nos magasins de détail sont sans doute analogues à ceux de n'importe quel autre détaillant.

La raison de notre présence ici—et c'est l'essentiel de mon message—c'est que Sears est une entreprise qui n'a pas d'équivalent au Canada. La vente par catalogue constitue une grande part de notre activité. Nous expédions plus de 40 millions de catalogues à nos clients dans l'ensemble du pays et, monsieur le président, en espérant qu'il n'y a pas là conflits d'intérêts, j'aimerais remettre un catalogue à chacun des membres de votre comité. Je vais les laisser ici et les faire distribuer et il y a à cela une raison. Il s'agit du livre qui se vend le plus au Canada. Sears vous remet gratuitement cet ouvrage d'une valeur de 4\$.

Le président: Où, dans ce livre, trouve-t-on le projet de loi C-18 ou C-19?

Mr. McCalden: J'y viens.

Le président: Voyons quel est le lien, s'il vous plaît.

Mr. McCalden: Ce que je veux vous dire, monsieur le président, c'est que la vente par catalogue présente un problème de logistique d'une difficulté extrême. Pour revenir en arrière, si Eatons a abandonné ses activités, il y a de nombreuses années, je pense que c'est à cause des problèmes de logistique auxquels cette société était aux prises.

J'aimerais maintenant vous montrer à quel point fonctionne mal notre système actuel de permis dans le domaine du camionnage. Nous desservons plus de 1,500 localités dans tout le pays. Si vous jetez un coup d'oeil sur notre mémoire, vous y trouverez une carte de nos établissements. Il y en a sur la côte orientale et sur la côte occidentale. Nous sommes présents à Whitehorse, à Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est un problème considérable que de servir toutes ces petites localités.

Si vous voulez feuilleter le volume ou le donner à votre femme, vous allez constater que nous sommes aux prises avec un nouveau problème logistique. Nous vendons des réfrigérateurs et des bagues de diamant, de la vaisselle, des combinaisons de neige et des tringles à rideaux et j'ai apporté ici un tableau de nos envois, préparé pour un exposé fait ailleurs. Nos envois sont extrêmement hétérogènes. Tout se fait à l'unité; nous n'expédions rien à la caisse. Nous ne faisons pas le commerce de la bière, qui nous permettrait de remplir un camion du même produit. Nous n'expédions qu'une unité à la fois. Cela a créé un problème très difficile.

Avec les années, pour faire croître notre entreprise... Nous faisons de la publicité dans chaque localité. Lorsque

[Text]

from the customer, we tell her when we will get that product back to her. This creates another dimension of logistics that Sears has had to face.

For instance, Mr. Nowlan, in Wolfville an order taken on Monday will be back Thursday morning. We will have our truck by your place 1.15 a.m. Wednesday. Mr. Cochrane, we will do the same thing in Moncton; we will have the truck there at 9 p.m. at night. Mr. Robichaud is not with us today, I guess. I had expected the three members from the Maritimes. Our truck goes through Saint-Louis de Kent at 12.30 a.m., regimented day after day after day. That is the kind of service we must in effect give to our customers if our business is going to grow.

Mr. Benjamin, by the way, gets excellent service because we have our distribution plant right in Regina, if he buys from us.

The point I am making is that Sears has, as many other people have, definite requirements in the transportation business to buy.

When we went out to buy this service in the industry, we could not buy it at what we considered to be a reasonable cost. Those truckers that had these large licences that could in effect support our position—because we must go into many, many communities—obviously priced themselves out of the marketplace. Their tariff boards and whatever else put a price on it that we could not. . . We went to the smaller carriers who would want our business and were prepared to handle it under our terms and the requirements we must make. They could not get the licences.

So in effect Sears had to build its own logistical system. This in my brief. That system is built and we operate it—and we sold it to our management—on the basis that it is not truly cost efficient. It is not cost efficient because we do not have any backhauls. Sears moves its own merchandise in its own trucks, either directly or through a contractor.

So that is why we are here. We think there is need for change. I think we can demonstrate that, as far as Sears is concerned, and probably many other companies, there is need for change.

We are interested, as I indicated to you before, in Bill C-18. We support this bill. We indicated to you that we do use long-haul on the merchandise we buy in Ontario and Quebec to move to the far east and far west. We look at confidential contracts as a good mechanism in effect to relate between the buyer and seller of transportation.

[Translation]

nous prenons la commande d'une cliente, nous précisons à quel moment la marchandise lui sera livré. Cela ajoute une dimension nouvelle au problème de logistique qui se présente à Sears.

Par exemple, monsieur Nowlan, si une commande est acceptée lundi à Wolfville, la livraison se fera jeudi matin. Notre camion sera chez vous à 1h15 mercredi matin. C'est la même chose à Moncton, monsieur Cochrane; le camion sera là à 21 heures. Je pense que M. Robichaud n'est pas ici, aujourd'hui. J'espérais retrouver les trois membres du Comité qui viennent des Maritimes. Notre camion arrive à Saint-Louis de Kent à 00h30 selon un ordre quotidien invariable. Voilà le genre de services qu'il nous faut fournir à nos clients pour assurer notre croissance.

M. Benjamin, je le signale en passant, obtient un excellent service puisque notre usine de distribution se trouve à Regina même, s'il achète chez nous.

Ce que je veux surtout signaler, c'est que Sears, comme bien d'autres, doit acheter des services de transport bien définis.

Lorsque nous avons voulu acheter un tel service au sein de l'industrie du transport, nous n'aurions pas pu l'acheter à un coût que nous jugions raisonnable. Les camionneurs détenteurs d'un permis s'appliquant à un large territoire et qui auraient pu nous fournir le service dont nous avions besoin. . . car nous devons desservir un très grand nombre de localités. . . ne pouvaient manifestement pas occuper ce marché, à cause de leur prix trop élevé. Leur comité des tarifs ou l'équivalent avait établi pour un tel service un prix que nous ne pouvions pas. . . Nous nous sommes adressés à de petits transporteurs, désireux de nous offrir leurs services et disposés à le faire à nos conditions et selon nos besoins. Ils ne pouvaient pas obtenir les permis nécessaires.

Sears a donc été obligée de créer son propre réseau logistique. Tel est l'objet de mon mémoire. Ce réseau est en place et nous nous en servons. . . et nous l'avons fait accepter par notre haute direction. . . bien qu'il ne soit pas vraiment rentable. Il ne l'est pas parce que nos camions reviennent vides. Sears transporte ses propres marchandises dans ses propres camions, directement ou par l'intermédiaire d'un contractant.

Voilà pourquoi nous nous présentons devant vous. Nous pensons qu'un changement s'impose. Je pense que nous pouvons faire la preuve, en ce qui concerne Sears et sans doute aussi bien d'autres entreprises, qu'un changement s'impose.

Comme je vous l'ai déjà dit, le projet de loi C-18 nous intéresse. Nous appuyons ce projet de loi. Nous vous avons dit que nous utilisons le camionnage sur de longues distances pour le transport des marchandises que nous achetons en Ontario et au Québec pour les expédier vers les côtes orientale et occidentale. Nous considérons que le contrats confidentiels constituent un bon mécanisme à établir pour faire le lien entre acheteurs et vendeurs de services de transport.

[Texte]

One of the points I would like to make—and I am not sure some of my confrères on my side of the fence really understand what is taking place here—is that they are going to have to buy their transportation much differently than we are now. The process right now is adversarial. I think the process after this legislation goes through will be more partnership. We will be sitting down and in effect exploring what is a good business arrangement for two people to do business. This is prevented, to some degree, by the legislation we have in place right now.

The one area we would like to change—and I guess you are getting a little tired of hearing it; you heard it twice already this morning—is this. Sears is a very major user of Plan 2 piggyback. We think the wording in subclause 144(5) is convoluted. We do not really understand it. We think the wording in section 265(8) is the right wording. It fundamentally says that if the railways have a trucking arm than they cannot sell to their trucking arm any more cheaply than any other trucker. However, there is a very major distinction between Plan 2 business and Plan 1.

Plan 1 is that you take it off the road and that is the cost you have to meet. Plan 2 is that you take the advantages of whatever railway costs. . . That is their retail arm. They should not be connected. The wording in subclause 144(5) does connect them.

• 1200

The other aspect we support in our brief is that we feel the railways should have freedom to manage. We have heard from some of the unions. . . these caboosless trains. We do not know whether this is right or wrong, but I cannot comprehend why it should take three years to come to a conclusion. That type of atmosphere prevailing, when the railways want to manage their cost, is not going to allow them to be competitive.

I guess that the bill that we really wanted to come to speak to you about, though, was Bill C-19. Quite honestly, I have lost a lot of my enthusiasm from yesterday until today. I do not know how to bring this up, but I understand there have been some deals made. We are strongly advocating that we go to fit, willing and able as soon as possible for the points I have already demonstrated. We understand a deal has already been made that we do not concur with. Five years is ludicrous. I do not why the industry has to have five years to go through an adjustment. They are partly deregulated now. They have been talking about it for years. There has been a repositioning. All those good things are in place.

[Traduction]

Un des points que j'aimerais signaler. . . et je ne suis pas sûr que tous ceux qui pensent comme moi comprennent bien ce qui se passe. . . c'est que mes confrères devront procéder, pour l'achat des services de transport, tout autrement qu'ils le font maintenant. C'est un processus d'affrontement que nous suivons aujourd'hui. Je pense que ce sera davantage un régime de collaboration après que le projet de loi aura été adopté. Nous allons nous rencontrer et explorer ensemble, en réalité, quelle est la meilleure manière dont deux personnes peuvent mener des affaires ensemble. Cela est rendu impossible, dans une certaine mesure, par la législation actuellement en vigueur.

La partie que nous voudrions voir modifiée. . . et je pense que vous commencez à vous lasser de l'entendre; on vous l'a déjà dit deux fois ce matin. . . est la suivante. Sears utilise beaucoup le régime rail-route numéro 2. Nous croyons que le libellé du paragraphe 144(5) est compliqué. Nous ne le comprenons vraiment pas, en réalité. Nous pensons que le libellé du paragraphe 265(8) est celui qui convient. Ce que cela veut dire, au fond, c'est que, si une société ferroviaire possède une division routière, elle ne peut pas vendre moins cher à ses divisions routières qu'à n'importe quel autre camionneur. Il existe pourtant une différence très marquée entre l'activité du régime n° 2 et celle du régime n° 1.

Selon le régime n° 1, le prix à payer est celui du transport non routier. Selon le régime n° 2, on profite des coûts subis par la compagnie de chemin de fer, quels qu'ils soient. . . Il s'agit ici de la division de la vente au détail de la compagnie. Ces deux choses ne devraient pas être liées. Elles le sont par le libellé du paragraphe 144(5).

L'autre point que nous soutenons dans notre mémoire c'est que, à notre avis, les chemins de fer devraient jouir de la liberté de gestion. Quelques syndicats nous ont parlé de trains sans wagon de queue. Nous ne savons pas si cette solution est bonne ou mauvaise, mais je ne comprends pas qu'il faille trois ans pour en venir à une conclusion dans un tel climat, lorsque les chemins de fer voudront gérer leurs coûts pour demeurer concurrentiels, ils ne pourront pas le faire.

Mais je pense que le projet de loi que nous voulions vraiment aborder en votre compagnie, c'est le projet de loi C-19. En toute franchise, j'ai perdu beaucoup de mon enthousiasme entre hier et aujourd'hui. Je ne sais trop comment aborder le sujet, mais, si je comprends bien, certaines ententes ont été conclues. Nous préconisons fermement le passage le plus rapide possible à l'étape où l'on est «prêt, apte et disposé» en ce qui concerne les points que j'ai déjà signalés. Nous croyons savoir qu'on a déjà conclu un marché auquel nous nous opposons. Cinq ans, c'est vraiment trop. Pourquoi l'industrie devrait-elle mettre cinq ans à réaliser cette adaptation. La déréglementation existe déjà partiellement. On en parle depuis des années. Un remaniement a eu lieu. Toutes ces excellentes choses sont en place.

[Text]

Mr. Ouellet, you do not understand that a deal has been made by the CCMTA and the federal government to go to five years for the fit, willing, and able test?

The Chairman: Oh, all the Ministers in the transportation. . .

Mr. McCalden: Yes.

The Chairman: On page 4 of your brief, before you even heard of that, you were negative about three years.

Mr. McCalden: Damn right.

Let us talk about safety for a moment. Sears has a very enviable record on safety, and we do that for the responsibility, as we are corporate citizens, but we do it for another reason. We do it because that is the only way to run our business. We cannot satisfy our customers if we are not there on time, undamaged, and I would think that the trucking industry is going to do the same thing. I do not really see the same connection between deregulation and safety, as the CTA, the OTA, and others, have made.

The most volatile trucking industry probably in the world is the exempt commodity trucking industry in the United States, which has been exempt for years, and years, and years. It is a very volatile market. It is all agriculture products. It is the gypsy market. Alberta also has been deregulated for years. I do not see the Alberta truckers' being in any worse shape than the rest of the country.

However, let us be quite honest about it: we are four square for a national safety net. I think everybody is working on the assumption there is nothing out there at all. That is quite incorrect. What we have is a balkanization of safety right now across the country. Each province has its own safety act. You are not allowed to run on the road anyway you want. There is safety out there. What we agree with, and I think what this committee will agree with, and even the CTA and OTA, is that we are in complete agreement with them—

Mr. Benjamin: We need the proper enforcement.

Mr. McCalden: —let us get it national, and let us put the proper enforcement in place. I quite agree.

So in balance, contrary to the last two people who have presented their viewpoints, Sears is very much in favour of both pieces of legislation, with the comments that we have made.

The Chairman: Thank you, Mr. McCalden, for your brief and your oral overview. Mr. Ouellet and Mr. Angus.

Mr. Ouellet: I just want to thank Mr. McCalden for his presentation. I think it is a straightforward proposal, and

[Translation]

Monsieur Ouellet, vous ne comprenez pas qu'un marché a été conclu entre la CCMTA et le gouvernement fédéral pour qu'on mette cinq ans à devenir «prêt, apte et disposé»?

Le président: Oh, tous les ministres du domaine du transport. . .

M. McCalden: Oui.

Le président: À la page 4 de votre mémoire, avant même d'entendre parler de cela, vous vous opposiez à une période de trois ans.

M. McCalden: Absolument.

Parlons un peu de sécurité. Sears possède une réputation enviable sur le plan de la sécurité. C'est d'abord que nous sommes, comme société, des citoyens responsables, mais il y a une autre raison. C'est que c'est la seule manière de mener notre activité. Nous ne pouvons pas donner satisfaction à nos clients si nous ne lui livrons pas à temps une marchandise en bon état et j'imagine que l'industrie du camionnage va en faire autant. Je ne vois vraiment pas entre la déréglementation et la sécurité le même lien que celui dont ont parlé notamment la CTA et l'OTA.

L'industrie du camionnage la plus instable qui soit est sans doute l'industrie déréglementée du camionnage des produits de base aux États-Unis, industrie qui est déréglementée depuis un nombre incalculable d'années. C'est un marché très instable. Tous les produits en question sont agricoles. C'est un marché sauvage. En Alberta aussi, l'industrie est déréglementée depuis de nombreuses années. Il ne me semble pas que les camionneurs de l'Alberta se portent plus mal que ceux du reste du pays.

Mais, soyons bien francs: nous sommes absolument en faveur d'un régime de sécurité national. On a l'air de supposer, en général, qu'il n'existe rien dans ce domaine. C'est tout à fait faux. Ce que nous avons, c'est la balkanisation de la sécurité dans le pays. Chaque province possède sa loi sur la sécurité. On n'a pas le droit d'utiliser la route n'importe comment. La sécurité est réglementée. Ce que nous admettons, et je pense que votre Comité l'admettra aussi, et même la CTA et l'OTA, avec lesquelles nous sommes entièrement d'accord. . .

M. Benjamin: Il faut faire respecter ces dispositions.

M. McCalden: . . . c'est qu'il nous faut un régime national et des moyens de le faire respecter. Je suis tout à fait d'accord.

En somme, contrairement aux deux dernières personnes qui vous ont exprimé leur point de vue, Sears est tout à fait en faveur de ces deux projets de loi, compte tenu des commentaires que nous avons formulés.

Le président: Merci, monsieur McCalden, pour votre mémoire et le résumé que vous en avez fait verbalement. Monsieur Ouellet et monsieur Angus.

M. Ouellet: Je veux seulement remercier M. McCalden de son exposé. Je crois qu'il s'agit d'une proposition assez

[Texte]

indeed I could assure you that we will look very carefully at clause 144(5).

Mr. Angus: Mr. McCalden, thank you for appearing this morning and giving us more paper to carry back to our office and our ridings.

Mr. McCalden: You are welcome.

Mr. Benjamin: Could you not mail them?

Mr. McCalden: They may not get there.

Mr. Angus: I notice with interest that what we used to get for free now costs us \$4. I guess it is a sign of the times.

Mr. McCalden: That was a marketing decision I did not necessarily concur with.

Mr. Angus: Sears operates on a zone-pricing basis.

Mr. McCalden: Yes, we do.

Mr. Angus: How many zones, and where does Atlantic Canada fit?

• 1205

Mr. McCalden: We have four separate zones and the Atlantic provinces fit into two zones. The mainland is different from the island, which is reflected in the different costs of getting into that particular area.

Mr. Angus: Within each of those zones, the price in this catalogue is the price that people have to pay.

Mr. McCalden: Yes, it is. If want to look through it, you will find that a tremendous amount of the products are not zone-priced. All our soft goods and that type of thing, where transportation is not in effect a major factor, are not zone-priced. Our refrigerators are zone-priced.

Mr. Angus: In effect, you have a national pricing policy, which for your soft goods rolls in the transportation components and equalizes it right across the country. Then within those pricing zones, you do the same thing but on a smaller basis.

Mr. McCalden: We would honestly admit that there is a lot of cross-subsidization in our pricing. We have a pricing zone and the people on the extreme edge are in effect being subsidized by the people closest to the shipping point. It is a mechanism to present our product.

Mr. Angus: Why did Sears move into that? What was the rationale?

Mr. McCalden: There are different costs. The merchandise is produced in central Canada and we must

[Traduction]

simple et je puis même vous assurer que nous allons examiner de très près la disposition 144(5).

M. Angus: Monsieur McCalden, merci de vous être présenté ce matin et de nous avoir remis de la documentation additionnelle à ramener dans nos bureaux et nos circonscriptions.

M. McCalden: Je vous en prie.

M. Benjamin: Ne pouvez-vous pas envoyer cela par la poste?

M. McCalden: Cela ne se rendra peut-être pas.

M. Angus: Je constate avec intérêt que ce que nous avions coutume d'obtenir gratuitement coûte maintenant 4\$. C'est sans doute un signe des temps.

M. McCalden: C'est une décision de commercialisation à laquelle je n'ai pas nécessairement souscrit.

M. Angus: Sears établit ses prix en fonction de diverses zones.

M. McCalden: Oui, c'est vrai.

M. Angus: Combien y a-t-il de zones et où le Canada Atlantique se place-t-il?

M. McCalden: Nous comptons quatre zones distinctes et les provinces de l'Atlantique se placent dans deux zones. La terre ferme est traitée à part de l'île, car les coûts ne sont pas les mêmes lorsqu'il s'agit d'entrer dans cette région particulière.

M. Angus: Au sein de chacune de ces zones, le prix indiqué dans ce catalogue est le prix que les gens doivent payer.

M. McCalden: Oui, c'est cela. Si vous y jetez un coup d'oeil, vous allez constater que le prix d'un très grand nombre de produits ne dépend pas de la zone. Le prix de nos textiles, par exemple, est indépendant de la zone puisque le transport ne constitue pas, dans ce cas, un facteur important. Le prix de nos réfrigérateurs dépend de la zone.

M. Angus: Ce qui se passe, c'est que vous appliquez une politique nationale des prix qui, dans le cas de vos textiles, incorpore le prix du transport, que vous ramenez à une moyenne pour l'ensemble du pays, puis, à l'intérieur de chacune de ces zones de prix, vous agissez de la même manière mais sur une plus petite échelle.

M. McCalden: Nous sommes disposés à admettre en toute franchise que nos prix comportent une part considérable de financement mutuel. Au sein d'une zone de prix, les gens qui vivent à la périphérie sont effectivement subventionnés par les gens qui vivent plus près du lieu d'où partent les envois. C'est un mécanisme appliqué à la présentation de notre produit.

M. Angus: Pourquoi Sears a-t-elle adopté ce régime? Sur quoi s'est-on fondé?

M. McCalden: Les coûts varient. La marchandise est produite dans le Canada central et nous devons la

[Text]

in effect move it to the hinterlands before we send it to the customer. In Mr. Benjamin's case, we have to lay on the merchandise in Regina and then we ship it from Regina. If we buy our refrigerators, as we did, from John Inglis, the cost of selling them in Lloydminster is considerably higher than the cost of selling them in Burlington.

Mr. Angus: However, why did Sears adopt a policy of cross-subsidization instead of a catalogue price plus the cost of delivery?

Mr. McCalden: It is a very good story. Our policy is different from our parent's policy in the States. They in effect charge the individual customer what the transportation is. It is a marketing technique. That is all I can say. It is a perceived pre-delivered price, in the same way as some industries sell f.o.b. to customers and other industries do not. I do not know where you—

The Chairman: Where are we going here?

Mr. Angus: Just let me, Mr. Chairman. It is my time and part of—

The Chairman: It is not your time, it is the time of the committee.

Mr. Angus: Part of what we are doing with this legislation is eliminating built-in cross-subsidization in the transportation mode. Yet we have Sears Canada consciously having developed, and obviously going to continue, an internal cross-subsidization system.

Mr. McCalden: You misquoted me on that. I am saying that where the transportation factor is a considerable amount, such on refrigerators, we do not cross-subsidize, but on the price of a lady's dress, where the transportation is one or two cents, we do not want to change the price.

Mr. Angus: I am sorry, but I thought you also said that the refrigerator is zone-priced.

Mr. McCalden: It is zone-priced in broad-based zones, yes.

Mr. Angus: If you know it is on a smaller basis, there is still the cross-subsidization. In other words, assuming that Thunder Bay is in the same zone as Toronto, the consumer in Toronto is paying an extra couple of cents so that we pay a few dollars less. So the principle is still there. I think I have made the point on that.

Mr. McCalden: What was the point by the way?

Mr. Angus: The point is there is an inconsistency. Your company is—

Mr. McCalden: It is a marketing presentation.

Mr. Angus: It is also a fairness—

The Chairman: Let us get on with the bill.

[Translation]

transporter vers la périphérie avant de l'envoyer aux clients. Dans le cas de M. Benjamin, nous devons déposer la marchandise à Régina puis l'expédier à partir de Régina. Si nous achetons nos réfrigérateurs, comme nous l'avons fait, de John Inglis, il en coûte beaucoup plus cher pour les vendre à Lloydminster qu'à Burlington.

M. Angus: Mais pourquoi Sears a-t-elle adopté une politique de financement mutuel plutôt qu'un prix inscrit au catalogue, à quoi l'on ajoute le coût de la livraison?

M. McCalden: L'explication est très intéressante. Notre politique diffère de celle de notre société-mère américaine. Celle-ci impose effectivement à chaque client le coût du transport. C'est une technique de commercialisation. C'est tout ce que je puis dire. C'est le prix dont on juge qu'il doit s'appliquer avant la livraison, comme certaines industries vendent f.-à-b. à leurs clients et d'autres pas. Je ne sais pas où. . .

Le président: Où veut-on en venir?

M. Angus: Laissez-moi parler, monsieur le président. C'est mon temps de parole et cela fait partie de. . .

Le président: Ce n'est pas votre temps de parole, c'est le temps de parole du Comité.

M. Angus: Un des objectifs que nous réalisons par le moyen de ce projet de loi, c'est de faire disparaître le financement mutuel des modes de transport, qui est incorporé dans les tarifs. Pourtant, Sears Canada a établi volontairement et veut manifestement continuer un régime de financement mutuel interne.

M. McCalden: Vous m'avez mal cité à ce sujet. Je veux dire que, lorsque l'élément du transport représente une somme considérable, dans le cas des réfrigérateurs par exemple, nous n'appliquons pas le régime du financement mutuel, mais dans le cas du prix d'une robe, dont le transport coûte 1c. ou 2c., nous ne jugeons pas opportun de changer le prix.

M. Angus: Je suis désolé; je croyais vous avoir entendu dire que le prix des réfrigérateurs dépend de la zone.

M. McCalden: C'est vrai dans les grandes zones, oui.

M. Angus: Si vous savez que cette pratique est moins étendue, le financement mutuel demeure. En d'autres termes, si l'on suppose que Thunder Bay est située dans la même zone que Toronto, le consommateur de Toronto paie quelques cents de plus pour que nous payions quelques dollars de moins. Ainsi, le principe demeure. Je pense que j'ai bien établi cela.

M. McCalden: Justement, qu'est-ce que vous vouliez établir?

M. Angus: J'ai voulu montrer qu'il y a incohérence. Votre entreprise est. . .

M. McCalden: C'est une modalité de commercialisation.

M. Angus: C'est aussi une question d'équité. . .

Le président: Revenons à l'étude du projet de loi.

[Texte]

Mr. Benjamin: No. The point is that we want cross-subsidization kept in this legislation.

Mr. Angus: Mr. McCalden, what is the size of Sears fleet?

Mr. McCalden: I can answer that two ways. We use contractors in many locales and we use our own fleet elsewhere. I am not sure I want to tell you. It gives some information to our competition. We have a couple of thousand trailers and we probably have 300 tractors. We are a very large user.

Mr. Angus: If this bill goes through, what is the intention of Sears Canada? Are you, as a company, for your company-owned fleet, going to be looking for backhaul or are you going to be downsizing your fleet and relying more on for-hire?

Mr. McCalden: Probably both.

Mr. Angus: Do you have any estimate as to the level of the downsizing you might be doing?

Mr. McCalden: I would have to see how the market develops. I would say that in the areas in which we do not have our own fleet, we would certainly look to other carriers who could balance the movements better than they can now.

Mr. Angus: Given your existing patterns with your own fleet, have you done any research to indicate where in fact backhaul is available?

• 1210

Mr. McCalden: Yes.

Mr. Angus: Do you have any idea of the percentage at which you would be able to obtain sufficient backhaul, assuming that your price was competitive with the for-hire carriers? Are we talking about 20%?

Mr. McCalden: It is 30%. You are asking the questions in a round-about sort of way. You are asking how many empty miles we run. I would say that it is about 30% to 40%, and that is not unlike most private-carrier fleets. I think it is also a statement of truism that with the deregulated environment there will be a flattening out of the private-carrier fleet. Certainly that is what is happening in the United States.

Mr. Angus: Just one final point. Perhaps you can get your officials to give you a more up-to-date map. Port Arthur and Fort William ceased to exist in 1970.

Mr. McCalden: I noticed that earlier.

Mr. Angus: I felt I had to make that point.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

[Traduction]

M. Benjamin: Non. La question, c'est que nous voulons garder le financement mutuel dans le projet de loi.

M. Angus: Monsieur McCalden, quel est le parc de véhicules de Sears?

M. McCalden: Je puis fournir à cette question deux réponses différentes. Nous faisons appel à des contractants à beaucoup d'endroits et nous utilisons notre propre parc ailleurs. Je ne devrais peut-être pas vous fournir ce renseignement. Cela renseignerait nos concurrents. Nous comptons un ou deux milliers de remorques et quelque 300 tracteurs, j'imagine. Nous en faisons un très grand usage.

M. Angus: Si le projet de loi est adopté, qu'est-ce que Sears Canada a l'intention de faire? A titre d'entreprise et en ce qui concerne le parc de véhicules de l'entreprise, allez-vous rechercher le retour chargé ou allez-vous plutôt réduire votre parc et recourir davantage aux véhicules de location?

M. McCalden: Les deux, probablement.

M. Angus: Avez-vous fait des calculs sur la réduction que vous pourriez envisager?

M. McCalden: Il faudrait voir quelle va être l'évolution du marché. Dans les régions où nous ne possédons pas notre propre parc, nous rechercherions sans doute d'autres transporteurs pouvant équilibrer leurs allers et retours mieux qu'ils ne peuvent le faire maintenant.

M. Angus: À partir des déplacements actuels de vos propres véhicules, avez-vous cherché à savoir quels sont les endroits où les retours chargés sont effectivement possibles?

M. McCalden: Oui.

M. Angus: Avez-vous une idée du pourcentage auquel vous pourriez obtenir suffisamment de retour chargé, si nous supposons que votre prix demeure concurrentiel par rapport à celui des transporteurs qui louent leurs véhicules? Serait-ce environ 20 p. 100?

M. McCalden: C'est 30 p. 100. Vous posez vos questions d'une manière détournée. Vous voulez savoir quelle est la distance de nos parcours à vide. La proportion est d'environ 30 à 40 p. 100, situation analogue de celle de la plupart des transporteurs privés. Je pense que c'est aussi une vérité évidente que, dans un milieu déréglementé, le parc des transporteurs privés va diminuer. En tout cas, c'est ce qui se passe aux États-Unis.

M. Angus: Dernier point. Peut-être pourriez-vous demander à vos dirigeants de nous fournir une carte plus à jour. Port Arthur et Fort William ont cessé d'exister en 1970.

M. McCalden: J'ai déjà remarqué cela.

M. Angus: Je ne pouvais pas passer cela sous silence.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Taylor: Just one or two points. Did you give the percentage of the work that you contract out to truckers?

Mr. McCalden: It is about 50%.

Mr. Taylor: I suppose that is mostly long distance.

Mr. McCalden: It is mainly in the west and east. It is by province, really.

Mr. Taylor: One other point, following what Mr. Angus was saying. Where do you distribute to Alberta?

Mr. McCalden: We are talking about our catalogue business. The point I was making is that our plant is in Regina. We store the merchandise there and ship it to Alberta through Calgary and Edmonton.

Mr. Taylor: Do those prices include sales tax by the governments?

Mr. McCalden: Not our prices in our catalogue, no, but they include transportation, as Mr. Angus indicated.

Mr. Taylor: So in the case of Saskatchewan, you add the sales tax; in the case of Alberta, you do not.

Mr. McCalden: That is correct.

Mr. Taylor: Good. I would also like to thank you for what you said about the Alberta truckers. That is right; they have been deregulated for many, many years.

Mr. McCalden: Do you think you run inferior or dangerous trucks in Alberta?

Mr. Taylor: No, I certainly do not.

Mr. McCalden: No, I do not think so either.

Mr. Taylor: They are as safe as anywhere else in the country.

There is one other point I would like to make, Mr. Chairman. If I were a married man I would take one of the dresses on page 152(a) of your catalogue home to my wife. Maybe the rest of the members would like to do that.

Mr. McCalden: I am sorry for that, Mr. Chairman. I wanted to make a point.

The Chairman: We will all have to look at page 152, I guess. I think that is a very delightful way to conclude this morning's hearings. We have been here four hours.

Mr. McCalden, thank you very much for coming and ending on a positive note in stating that you are generally in support of the bill, and also focusing on several specific concerns that you and your organization have.

[Translation]

M. Taylor: Une ou deux questions seulement. Nous avez-vous dit quel est le pourcentage du travail que vous confiez à contrat à des camionneurs?

M. McCalden: C'est environ 50 p. 100.

M. Taylor: J'imagine que c'est surtout sur de longs parcours.

M. McCalden: C'est surtout dans l'Ouest et dans l'Est. Cela s'applique en réalité à chaque province.

M. Taylor: Autre point, qui fait suite à ce qu'a dit M. Angus. Où est votre point de distribution pour l'Alberta?

M. McCalden: Il s'agit ici de la vente par catalogue. Ce que je signalais, c'est que notre entrepôt est à Regina. C'est là que nous entreposons la marchandise, que nous envoyons en Alberta par l'intermédiaire de Calgary et d'Edmonton.

M. Taylor: Ces prix comprennent-ils la taxe de vente provinciale?

M. McCalden: Les prix inscrits à notre catalogue, non, mais ces prix comprennent le transport, comme l'a signalé M. Angus.

M. Taylor: Donc, dans le cas de la Saskatchewan, vous ajoutez la taxe de vente; vous ne le faites pas dans le cas de l'Alberta.

M. McCalden: C'est exact.

M. Taylor: Bon. Je veux aussi vous remercier pour ce que vous avez dit au sujet des camionneurs albertains. C'est exact; cette industrie est déréglementée depuis de très nombreuses années.

M. McCalden: Pensez-vous que vos camions sont conduits moins bien ou d'une manière dangereuse en Alberta?

M. Taylor: Non, je ne le pense absolument pas.

M. McCalden: Moi non plus.

M. Taylor: Ils sont aussi sûrs que n'importe où ailleurs au pays.

J'aimerais ajouter quelque chose, monsieur le président. Si j'étais marié, je ramènerais à ma femme une des robes illustrée à la page 152a) de votre catalogue. C'est peut-être ce que voudraient faire les autres membres du Comité.

M. McCalden: Je suis désolé, monsieur le président. Je voulais prouver quelque chose.

Le président: Je pense bien que nous allons tous examiner la page 152. Voilà une très agréable façon de mettre fin à nos travaux de ce matin. Il y a quatre heures que nous siégeons.

Monsieur McCalden, merci beaucoup d'être venu et d'avoir terminé votre intervention d'une manière positive en affirmant que, en général, vous appuyez le projet de loi. Merci aussi de nous avoir fait part de plusieurs points particuliers qui vous préoccupent, vous et votre société.

[Texte]

Mr. McCalden: I still want to re-emphasize we want fit, willing and able as soon as possible.

The Chairman: You have been very dramatic in the way you have emphasized it in your presentation.

Colleagues, that concludes this meeting. We will start at 1 p.m., with the Minister of Transport for the Province of Prince Edward Island.

AFTERNOON SITTING

• 1255

The Chairman: Order. I would like to welcome the Hon. Robert Morrissey, the Minister of Transportation and Public Works, Province of Prince Edward Island, the "Garden State". Gentlemen, we are glad to see you here. We have your brief. I know you will want to give the highlights in the brief.

Hon. Robert Morrissey (Minister of Transportation and Public Works, Prince Edward Island): Thank you, Mr. Chairman.

Our brief begins by outlining Prince Edward Island's geographic position in relation to major population centres and primary market areas. It shares the transportation problems of the Atlantic region. Added to these problems are the peculiar disadvantages associated with a 10-mile water boundary separating the island from the mainland and the lack of an ice-free port.

The economy of Prince Edward Island is based largely on the agricultural, fisheries, and tourism sectors, all of which depend for survival on the availability of quality, low-cost transportation to compensate partially for distance disadvantages and physical separation from the rest of Canada. Transportation is tremendously important to Prince Edward Island, and has been throughout our history as a province. It was on the strength of commitments respecting continuous ferry service and the preservation of our railway that we became a province of Canada, and the vital role transportation plays in the daily lives of Islanders has not diminished over the years.

It is understandable, then, that extensive changes to national transportation policy, such as those proposed in Bill C-18, will raise many questions and prompt considerable concern in this province. The decisions of the Minister of Transport to revise national transportation policy and legislation to respond to present and future requirements has been received favourably by many Canadians who are cognizant of the extensive changes that have taken place since 1967. Prince Edward Island shares the view that transportation policy should be modernized to make it more relevant to today's transportation system and the demands placed upon it. The effects of deregulation in the United States and the inefficiencies created by artificial regulatory barriers are recognized as

[Traduction]

M. McCalden: J'aimerais rappeler que nous désirons parvenir le plus tôt possible à l'étape du prêt, apte et disposé.

Le président: Vous l'avez signalé avec éloquence et avec force dans votre exposé.

Chers collègues, voilà qui met fin à cette réunion. Nous allons revenir à 13 heures, avec le ministre des Transports de la province de l'Île-du-Prince-Édouard.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: J'accueille l'honorable Robert Morrissey, ministre des Transports et des Travaux publics de la province de l'Île-du-Prince-Édouard, l'«État-jardin». Monsieur, nous sommes heureux de vous accueillir. Nous avons en main votre mémoire. Je sais que vous voulez nous en signaler les points saillants.

L'honorable Robert Morrissey (ministre du Transport et des Travaux, Île-du-Prince-Édouard): Merci, monsieur le président.

Notre mémoire décrit d'abord la situation géographique de l'Île-du-Prince-Édouard par rapport aux grands centres de population et aux principaux marchés. Nous éprouvons les mêmes problèmes de transport que toute la région de l'Atlantique, mais à cela s'ajoutent les inconvénients particuliers d'une étendue d'eau de 10 milles de largeur qui séparent l'île de la terre ferme et l'absence d'un port libre de glace.

L'économie de l'Île-du-Prince-Édouard est fondée surtout sur l'agriculture, la pêche et le tourisme, qui dépendent tous, pour survivre, de l'existence de moyens de transport de bonne qualité et peu coûteux, servant à neutraliser en partie les inconvénients de la distance et l'éloignement physique du reste du Canada. Le transport est d'une importance énorme pour l'Île-du-Prince-Édouard et cette importance a marqué toute l'histoire de notre province. C'est en nous appuyant sur des engagements promettant le maintien d'un service de traversiers et de nos chemins de fer que nous sommes devenus une province du Canada et le rôle essentiel que joue le transport dans le vie quotidienne des insulaires n'a pas diminué avec les années.

On comprend donc que les modifications profondes de la politique nationale du transport qui sont envisagées dans le projet de loi C-18 vont faire naître de nombreuses questions et provoquer de vives inquiétudes dans la province. La décision du ministre des Transports de modifier la politique nationale et la législation du transport en réaction aux besoins présents et futurs a été bien accueillie de nombreux Canadiens bien au courant des changements considérables survenus depuis 1967. L'Île-du-Prince-Édouard fait sien le point de vue selon lequel la politique du transport doit être modernisée pour mieux s'adapter au réseau de transport d'aujourd'hui et aux exigences qui pèsent sur ce réseau. Nous voyons dans les effets de la déréglementation aux États-Unis et dans

[Text]

problems that dictate the need for change in the existing regulatory regime. We in Prince Edward Island commend the Minister of Transport for taking the initiative to remedy some of the ills that have crept into Canada's transportation system over the last two decades.

While recognizing the need for change, the Government of Prince Edward Island is concerned about the implications of a national transportation policy that would rely almost entirely on competition and market forces in lieu of government regulation on the questionable assumption that this will provide accessible, low-cost transportation to all parts of Canada.

• 1300

A policy based on this philosophy undoubtedly would produce certain benefits, but also it could have some negative impacts on some parts of Canada, such as the Atlantic provinces. The transportation system which was envisaged in the white paper, *Freedom to Move*, is a far cry from that which exists or is liable to exist in Prince Edward Island.

There is a great deal of concern in the public and private sectors over the effects of the new policy on the economy of this province where the potential for competition is limited and the transportation system cannot be considered mature.

During the period when the new legislation was being drafted, the province commissioned the consulting firm, Price Waterhouse and Associates, to undertake a study to determine the probable impact of new transportation policy, as outlined in *Freedom to Move*, on the economy of Prince Edward Island. The purpose of this study was to enable the province to respond in the most effective way to the draft legislation when it became available.

The following pages contain some reference to the findings of the Price Waterhouse study. The purpose of this submission is to impress upon the Transport committee and the Minister of Transport the importance of transportation in Prince Edward Island and to identify the potential dangers to this province of implementing some of the proposed changes in transportation policy in legislation.

It also contains constructive suggestions and comments where they appear to be warranted. These suggestions and comments respond to the provisions of the new legislation as we understand them at this time.

Mr. Chairman, on page 3 we outline certain principles. I will read that section in detail.

The principles on which the new transportation policy is based are valid to a degree. However, the premise that

[Translation]

l'inefficacité que créent des obstacles artificiels d'ordre réglementaire, des problèmes qui appellent des modifications du régime réglementaire existant. Les gens de l'Île-du-Prince-Édouard félicitent le ministre des Transports d'avoir pris l'initiative de corriger certains des maux qui ont affligé progressivement le réseau de transport du Canada au cours des deux dernières décennies.

Tout en reconnaissant la nécessité d'un changement, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard est inquiet au sujet des répercussions d'une politique nationale du transport qui s'appuierait presque exclusivement sur la concurrence et sur les forces du marché plutôt que sur la réglementation gouvernementale en supposant, ce qui est contestable, que cette solution va fournir à toutes les parties du Canada des transports accessibles et peu coûteux.

Il est indéniable qu'une politique basée sur cette philosophie conférerait certains avantages, mais elle pourrait également avoir des répercussions négatives sur certaines régions du Canada, notamment les provinces de l'Atlantique. Le système de transport envisagé dans le livre blanc *Aller sans entraves* est loin de la situation qui existe ou pourrait exister dans l'Île du Prince-Édouard.

Les secteurs public et privé sont très préoccupés par les incidences de la nouvelle politique sur l'économie de la province, où la concurrence est limitée et le système de transport insuffisant.

Pendant la rédaction de la nouvelle législation, la province a chargé la firme d'experts-conseils *Price Waterhouse and Associates* d'entreprendre une étude visant à déterminer l'incidence probable de la nouvelle politique des transports, telle qu'énoncée dans le document intitulé *Aller sans entraves*, sur l'économie de l'Île du Prince-Édouard. Cette étude avait pour objectif de permettre à la province de répondre de la façon la plus efficace au projet de loi lorsqu'il serait déposé.

Les pages qui suivent renvoient plusieurs fois aux conclusions de Price Waterhouse. Ce mémoire a pour but de faire comprendre au Comité des transports et au ministre des Transports l'importance du transport dans l'Île du Prince-Édouard et identifier les dangers que pourrait avoir pour la province la mise en application de certaines modifications à la politique des transports, proposées dans le projet de loi.

Il renferme également des suggestions et des commentaires constructifs lorsque la situation semble le justifier. Ces suggestions et commentaires répondent aux dispositions de la nouvelle loi tels que nous les comprenons à l'heure actuelle.

Monsieur le président, nous énonçons certains principes à la page 3 et je vais lire cette section.

Les principes sur lesquels est fondée la nouvelle politique des transports sont valables dans une certaine

[Texte]

competition will result in lower costs and a wider range of services is not valid for all parts of Canada. A transportation policy which relies on competition and practically eliminates government control through regulation is well suited to the densely populated regions in central Canada where the transportation system is mature and competition promises to be a reality.

However, the same set of rules cannot be expected to be effective in ensuring adequate, affordable transportation in a region such as the Atlantic provinces where the demographics, geography and level of economic activity do not suggest great potential for competition in the provision of transportation services, other than highway transport.

The implementation of a policy of universal deregulation could have serious implications for those economic activities in Prince Edward Island which depend on rail transportation for quality air service. We concur with the findings of this committee in its sixth report dated December 18, 1985, which were expressed as follows:

We well understand that competition—the instrument through which 'Freedom to Move' proposes to achieve new efficiencies in the transportation sector—does not always and inevitably lead to economic efficiency or socially desirable consequences. Like fire, competition should be the servant, not the master.

Prince Edward Island believes some degree of transportation regulation or other form of safeguard is essential if this province is to grow and prosper along with other parts of the country. There is practically no possibility of intermodal rail competition and very little likelihood of the kind of competition within the air industry to guarantee quality air service to and from the province over the long term.

A transportation policy which does not have the flexibility to respond to the needs of heterogeneous regions and provinces cannot be considered a policy for all Canadians.

The general thrust of the new policy seems to suggest a greater degree of cost recovery for services and infrastructure provided by the Government of Canada. The implications of this policy direction for a province which must depend on ferry service for communication with the rest of Canada, and icebreaking services and dredging for year round availability of water transport, are worrisome to say the least.

Before any policy dictating significantly greater cost recovery is put into place, the provinces and territories

[Traduction]

mesure. Toutefois, l'hypothèse selon laquelle la concurrence aboutira à une diminution des coûts et à un élargissement de la gamme des services n'est pas valable pour toutes les régions du Canada. Une politique des transports qui repose sur la concurrence et élimine pratiquement tout contrôle gouvernemental réglementaire convient parfaitement aux régions fortement peuplées du centre du Canada, où le système de transport est adéquat et la concurrence proche de la réalité.

On ne peut pas toutefois s'attendre à ce que les mêmes règles réussissent à garantir des transports suffisants et abordables dans une région comme les provinces de l'Atlantique où la démographie, la géographie et le niveau d'activités économiques ne laissent pas entrevoir de grandes possibilités de concurrence au niveau de la prestation des services de transport en-dehors du transport routier.

La mise en oeuvre d'une politique de déréglementation universelle pourrait avoir de graves répercussions sur les activités économiques de l'Île du Prince-Édouard qui dépend du transport ferroviaire ou d'un service aérien de qualité. Nous sommes d'accord avec les conclusions de votre comité, exprimées comme suit dans son 6^e rapport en date du 18 décembre 1985:

Nous sommes bien conscients que la concurrence sur laquelle comptent les auteurs du document *Aller sans entraves* pour améliorer l'efficacité des transports, n'entraîne pas nécessairement une meilleure efficacité économique ou des conséquences sociales souhaitables. Tout comme le feu, la concurrence doit être un serviteur et non un maître.

Nous sommes d'avis qu'il faut avoir un certain degré de déréglementation des transports ou une autre forme de garantie si l'Île du Prince-Édouard veut connaître la croissance et la prospérité tout comme les autres régions du Canada. Il est pratiquement impossible d'avoir une concurrence ferroviaire intermodale et il y a très peu de chances d'assister dans le secteur des transports aériens à la concurrence nécessaire pour garantir un service de qualité à long terme en provenance et à destination de la province.

On ne peut pas considérer qu'une politique des transports n'ayant pas la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins des régions hétérogènes et des provinces soit une politique pour l'ensemble des Canadiens.

L'orientation générale de la nouvelle politique semble davantage tourner vers un certain recouvrement des coûts pour les services et l'infrastructure fournis par le gouvernement canadien. Les répercussions de cette orientation politique sont pour le moins inquiétantes pour une province qui dépend des traversiers pour communiquer avec le reste du Canada, et de brise-glace et de dragueurs pour garantir le transport maritime toute l'année.

Avant de mettre en place une quelconque politique exigeant un recouvrement nettement supérieur des coûts,

[Text]

should be assured there will be an assessment of the effects of increased cost recovery on the ability of users of transportation to absorb additional costs and still remain competitive and viable.

• 1305

Prince Edward Island endorses the revised statement of transportation policy objectives in clause 3 of the bill, as far as it goes. Regrettably, it does not go far enough. In fact, the major thrust of the new policy envisages transportation as a derived demand which should respond to the forces of the marketplace, but fails to recognize the real significance of its role as an engine of development.

The existing national transportation policy, as defined in section 3 of the 1967 National Transportation Act, represents a compromise between regulation and competition and embraces elements of both. However, it does not include the principle that transportation should be used as an instrument of regional economic development, and this omission has been a long-standing source of dissatisfaction and concern to the Atlantic provinces. It was hoped this would be corrected with a new transportation policy.

For many years Prince Edward Island and the other Atlantic provinces have stressed the importance of recognizing transportation as a vital instrument of economic development and have prevailed upon the Government of Canada to revise national transportation policy to reflect this principle and enshrine it in legislation in a meaningful way.

Mr. Chairman, the next sections merely refer to past statements.

Mr. Ouellet: Why do we not move this amendment now?

The Chairman: It really would be more relevant to examine Mr. Mazankowski's statement.

Mr. Morrissey: I will move on to the bottom of page 7.

After hearing 177 witnesses and 152 submissions respecting the white paper *Freedom to Move*, in 1985 the Standing Committee on Transportation included the following recommendation on page 48 of its report:

The Committee recommends that in the legislation to amend the National Transportation Act, statutory recognition be given to the principle that transportation is a key to regional economic development.

Bill C-18 partly reflects the economic development principle in paragraph 3.1(d), which states "transportation is recognized as a key to regional economic development". While this may appear to be a response to the concerns of the provinces and territories, it does not provide an effective means of dealing with regional disparity because it ignores the second part of the principle which is necessary to give effect to the first part.

[Translation]

il faudrait garantir aux provinces et territoires que l'on évaluera les incidences du recouvrement accru des coûts sur la capacité qu'ont les usagers du transport d'absorber des coûts supplémentaires, tout en demeurant concurrentiel et viable.

L'Île-du-Prince-Édouard appuie l'énoncé révisé des objectifs de la politique des transports à l'article 3 du projet de loi, aussi loin qu'il va. Malheureusement, il ne va pas assez loin. En effet, la principale orientation de la nouvelle politique envisage les transports comme une demande connexe qui devrait répondre aux forces du marché, mais elle ne reconnaît pas l'importance véritable de son rôle en tant que moteur de développement.

L'actuelle politique nationale des transports, telle qu'énoncée à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports de 1967, constitue un compromis entre la réglementation et la concurrence et comporte un mélange d'éléments des deux. Toutefois, elle ne renferme pas le principe de l'utilisation des transports comme instrument de développement économique régional et cette omission constitue depuis longtemps une source de mécontentement et de préoccupations pour les provinces de l'Atlantique. Nous espérons que la nouvelle politique des transports remédierait à cette situation.

Depuis de nombreuses années, l'Île-du-Prince-Édouard et les autres provinces de l'Atlantique soulignent l'importance de considérer les transports comme un instrument vital du développement économique et ont persuadé le gouvernement canadien de réviser la politique nationale des transports afin de tenir compte de ce principe et de l'enchâsser dans la loi.

Monsieur le président, les sections suivantes renvoient tout simplement à des déclarations antérieures.

M. Ouellet: Pourquoi ne pas présenter cet amendement maintenant?

Le président: Il serait vraiment plus pertinent d'étudier la déclaration de M. Mazankowski.

M. Morrissey: Je vais passer au bas de la page 7.

Après avoir entendu 177 témoins et reçu 152 mémoires concernant le livre blanc intitulé *Aller sans entraves*, le Comité permanent des transports a inclus, en 1985, la recommandation suivante à la page 42 de son rapport:

Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la Loi nationale sur les transports reconnaisse le principe selon lequel les transports sont essentiels au développement économique régional.

Le projet de loi C-18 tient partiellement compte du principe du développement économique à l'alinéa 3(1)d) qui stipule que «les transports sont reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional». Bien que ce texte puisse sembler répondre aux préoccupations des provinces et des territoires, il ne fournit pas un moyen efficace d'aborder la disparité régionale, car il ignore la deuxième partie du principe qui est nécessaire pour donner effet à la première.

[Texte]

It is acknowledged that transportation, by itself, will not generate regional economic development. On the other hand, relatively high transportation costs, lack of transportation services and infrastructure, and inappropriate policies, can and do mitigate against economic development.

Transportation in this province cannot only preclude economic development, but a deteriorating transportation system can also result in the loss of existing economic activity. Recognition of transportation as a key to regional development in new transportation legislation is a step forward in federal-provincial relations with respect to regional development. However, in the absence of a guarantee that economic development goals will not be set aside in favour of cost recovery, mere recognition of the first principle cannot be expected to be very effective in alleviating regional disparity.

It has been suggested that regional economic development problems can best be dealt with through economic and regional agreement mechanisms, commonly referred to as ERDAs. There is no doubt that ERDA is an effective means of responding to certain specific needs and problems, but it is an inescapable reality that ERDA subsidiary agreements are too temporary and narrow in their application to be considered an alternative to the principle of using transportation as an engine of development.

Prince Edward Island reconfirms its position that the use of transportation as a tool of economic development is essential to our economy and well-being. It urges that this principle form part of the new national transportation policy and that it be enshrined and specifically defined in clause 3 of the Bill C-18, in the following words:

Transportation is recognized as a vital instrument of regional economic development. Where the objectives of commercial viability or cost recovery are in conflict with regional economic development objectives, the latter shall take precedence.

• 1310

The sweeping changes in the regulation of transportation flowing from the new legislation dictate corresponding changes in the regulatory agency. Prince Edward Island agrees that a new regulatory agency must continue to be independent of the political process and that the present structure should be changed in nature, scope and size to conform to the new regulatory regime.

Prince Edward Island deems it important that members of the National Transportation Agency have some expertise in the field of transportation, but even more

[Traduction]

Tout le monde sait bien que le transport, en lui-même, n'est pas un générateur du développement économique régional. Par ailleurs, des coûts de transport relativement élevés, un manque de services et d'infrastructures de transport et des politiques inappropriées peuvent entraver le développement économique et y parviennent.

Dans notre province, les transports peuvent non seulement entraver le développement économique, mais encore la détérioration du système de transport peut aussi provoquer une perte de l'activité économique actuelle. Si l'on reconnaît que les transports sont un facteur primordial du développement régional dans la nouvelle loi sur les transports, on fait alors un pas en avant dans les relations fédérales-provinciales concernant le développement régional. Toutefois, en l'absence d'une clause garantissant que les objectifs du développement économique ne seront pas mis de côté en faveur du recouvrement des coûts, on ne peut s'attendre à ce que la simple reconnaissance du premier principe soit très efficace pour soulager les disparités régionales.

On a déjà mentionné que la meilleure façon d'aborder les problèmes de développement économique régional consiste à passer par des ententes de développement économique et régional appelées couramment EDER. Il est indéniable qu'une EDER constitue un moyen efficace de répondre à certains besoins et problèmes précis, mais il est inéluctable que les ententes auxiliaires EDER sont trop temporaires et d'application restreinte pour être considérées comme une solution de rechange au principe de l'utilisation des transports comme moteur de développement.

L'Île-du-Prince-Édouard réitère sa position à l'effet qu'il est primordial pour notre économie et notre bien-être d'utiliser les transports comme instrument de développement économique. Nous insistons pour que ce principe fasse partie intégrante de la nouvelle politique nationale des transports et soit enchâssé et bien défini à l'article 3 du projet de loi C-18 en ces termes:

Les transports sont reconnus comme un instrument vital du développement économique régional. Lorsque les objectifs de la viabilité commerciale ou du recouvrement des coûts entreront en conflit avec ceux du développement économique régional, ces derniers auront préséance.

Les modifications radicales apportées à la déréglementation des transports découlant de la nouvelle loi impliquent d'apporter des modifications correspondantes à l'organisme de réglementation. L'Île-du-Prince-Édouard convient qu'un nouvel organisme de réglementation doit demeurer indépendant du pouvoir politique et qu'il faudrait modifier la nature, la portée et la taille de sa structure actuelle pour se conformer à la nouvelle réglementation.

L'Île-du-Prince-Édouard juge qu'il est important que l'Office national des transports ait une certaine expérience dans le domaine des transports, mais qu'il est encore plus

[Text]

important is our contention that appointments to the agency should ensure adequate regional representation.

With reference to subclause 20.(1), this province wishes to stress that a new regulatory agency should have a branch in the Atlantic region with sufficient authority to be effective, and Prince Edward Island should have representation on its governing body. Furthermore, it is suggested that the administration of freight subsidy programs under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act could be more efficient if carried out from an Atlantic region office.

Prince Edward Island recommends that the National Transportation Agency have a research capability that would operate in a more selective manner than is presently the case with the Research Branch of the Canadian Transport Commission, but that would be responsive to the requirements of Transport Canada and the provincial-territorial governments.

Prince Edward Island agrees the responsibility for transportation policy should rest with the Minister of Transport and endorses subclause 23.(1), which confers upon the Governor in Council the power to issue policy direction to the regulatory agency. In fact, this change has been advocated by the Atlantic province governments on previous occasions.

Mr. Chairman, the next section deals with air transportation. The brief, which I will not read in detail, points out the concerns Prince Edward Island has. At the present time air transportation to the province is certainly very convenient and an excellent service. The concern we have is that in a completely deregulated system, the present interconnecting flights, small carriers and larger carriers, Air Canada and CP Air, may not continue to service the area. They may choose to service the area from Halifax and Moncton with interconnecting flights. We specifically refer to that in detail in this section.

We will move on to railway transportation. Again, this is a section with specific implications to Prince Edward Island, so I will read it as well. It relates to confidential contracts.

Prince Edward Island is absolutely opposed to confidential contracts for rail traffic. As is the case in the other Maritime provinces, there is a great deal of concern among rail users in this province over the effects of confidential contracts on their ability to compete. The confidential rate concept tends to favour large national and multinational concerns, which have access to competing railways and large shipping volumes as bargaining levers to obtain preferential rates. There is no doubt that shippers in Prince Edward Island, which are for the most part small and of course have access to only

[Translation]

important que les nominations au sein de l'Office garantissent une représentation régionale adéquate.

A propos du paragraphe 20(1), notre gouvernement tient à souligner qu'un nouvel organisme de réglementation devrait avoir une succursale dans la région de l'Atlantique ayant un pouvoir suffisant pour être efficace, et que l'Ile-du-Prince-Edouard devrait être représentée au sein de son organe de direction. En outre, l'administration des programmes de subventions au transport des marchandises dans le cadre de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique pourrait être bien plus efficace si elle était effectuée à partir d'un bureau situé dans la région Atlantique.

Nous recommandons que l'Office national des transports dispose d'un outil de recherche fonctionnant de façon plus sélective que dans le cas présent avec la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, mais répondant aux exigences de Transports Canada et des gouvernements des provinces et des territoires.

L'Ile-du-Prince-Edouard convient que la responsabilité de la politique des transports devrait incomber au ministre des Transports et appuie le paragraphe 23(1) qui confère au Gouverneur en Conseil le pouvoir de donner des directives générales à l'organisme de réglementation. Les gouvernements des provinces de l'Atlantique ont en fait déjà préconisé ce changement en plusieurs occasions.

Monsieur le président, la section suivante concerne le transport aérien. Le mémoire, que je ne lirai pas intégralement, énonce les préoccupations de notre province. A l'heure actuelle, le transport aérien à destination de notre province est certainement très pratique et excellent. Nous sommes préoccupés par le fait que dans un système totalement déréglementé, les actuels vols en correspondance, qu'il s'agisse des petits ou des gros transporteurs, Air Canada et ses pairs, pourraient ne plus desservir la région. Les transporteurs pourraient choisir de desservir la région à partir de Halifax et de Moncton avec des vols en correspondance. Cette préoccupation est abordée en détail dans la présente section.

Passons maintenant au transport ferroviaire. Ce secteur a également des répercussions précises sur l'Ile-du-Prince-Edouard, si bien que je vais lire cette section qui a trait aux contrats confidentiels.

L'Ile-du-Prince-Edouard s'oppose totalement aux contrats confidentiels pour le transport ferroviaire. Comme c'est le cas dans les autres provinces des Maritimes les usagers des services ferroviaires de l'Ile-du-Prince-Edouard sont très préoccupés par les incidences des contrats confidentiels sur leur compétitivité. Le concept des prix confidentiels tend à favoriser les grosses entreprises nationales et multinationales qui disposent de sociétés ferroviaires concurrentielles et de gros volumes d'expédition comme instruments de négociation pour obtenir des tarifs préférentiels. Il est indubitable que les

[Texte]

one railway, would be placed at a disadvantage should this proposal be implemented.

Most of our shippers are involved in agricultural production, which has a low unit cost. Transportation represents a large component of the delivered price for these products. Consequently, very small rate differences can be significant factors in determining success or failure in the marketplace.

The recommendations of the standing committee in its sixth report respecting safeguards would provide little or no real protection against the adverse effects of confidential contracts on Prince Edward Island users. The same can be said of proposed paragraph 60.(d) of then proposed National Transportation Act. It is our view that legalizing confidential rate agreements would lead to discrimination against Prince Edward Island industry, which depends on rail transportation.

• 1315

This province takes the position that confidential contracts will definitely harm our shippers and receivers, and consequently clause 120 should be deleted from the bill.

Prince Edward Island does not oppose the provision for competitive line rates in clauses 134 to 142 of the new legislation, but takes no encouragement from this provision, since it is extremely unlikely that it would ever lead to intermodal rail competition to the benefit of shippers or receivers in this province.

The need for a railway and for a rail link with the railways of the Dominion was a major factor in Prince Edward Island's decision to enter the Confederation of Canada; and for most of the 20th century, the railway has afforded shippers in the province the most economical means of moving their products to markets. The long-haul efficiency of rail transport makes it still the logical choice for the movement of many commodities. However, over the past two decades, there has been a drastic shift from the rail mode to the highway mode due to increased trucking efficiency, better highways, regulatory reform, and Canadian National Railways incentives to divert traffic from the rail mode to an intermodal system.

This has affected the profitability of the rail operation in this province, with the result that abandonment applications for 75% of the trackage in the Prince Edward Island rail system have been filed. Although most of this line is still in service pursuant to orders of the Canadian Transport Commission, such orders are subject to review within the next two years, and orders affecting a

[Traduction]

expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard, qui sont évidemment pour la plupart de petites entreprises et n'ont accès qu'à une seule société ferroviaire, seraient désavantagés si cette proposition était mise en oeuvre.

La plupart de nos expéditeurs sont impliqués dans la production agricole qui a un faible coût unitaire. Les transports constituent un élément important du prix de ces produits agricoles livrés. Par conséquent, de très petits écarts au niveau des prix peuvent constituer des facteurs extrêmement importants pour garantir le succès ou l'échec sur les marchés.

Les recommandations concernant les garanties présentées par le Comité permanent dans son sixième rapport n'apporteraient qu'une protection faible ou inexistante contre les incidences négatives des contrats confidentiels aux usagers de l'Île-du-Prince-Édouard. On peut dire la même chose à propos de l'alinéa 60(d) de la Loi nationale sur les transports proposée. À notre avis, la légalisation des ententes concernant les tarifs confidentiels aboutirait à une discrimination contre l'industrie de l'Île-du-Prince-Édouard qui dépend du transport ferroviaire.

Notre gouvernement est d'avis que les contrats confidentiels porteront définitivement préjudice à nos expéditeurs et à nos destinataires, et qu'en conséquence il faudrait supprimer la clause 120 du projet de loi.

Notre gouvernement ne s'oppose pas à la disposition concernant les prix de ligne concurrentiels contenue dans les clauses 134 à 142 de la nouvelle loi, mais ne voit aucun encouragement dans cette disposition puisqu'il est très peu probable qu'elle donne lieu un jour à une concurrence ferroviaire intermodale à l'avantage des expéditeurs ou des destinataires de notre province.

La nécessité d'avoir une société ferroviaire et une liaison ferroviaire avec les sociétés ferroviaires du Dominion a joué un rôle important dans la décision de l'Île-du-Prince-Édouard d'entrer dans la confédération canadienne. Pendant la majeure partie du 20^e siècle, les liaisons ferroviaires ont constitué pour les expéditeurs de notre province le moyen le plus économique de transporter leurs produits vers les marchés. L'efficacité du transport ferroviaire à longue distance en fait toujours le choix logique pour le transport d'un grand nombre de marchandises. Toutefois, au cours des deux dernières décennies, le transport ferroviaire a nettement cédé la place au transport routier en raison de l'efficacité accrue du camionnage, de l'amélioration des routes, de la réforme réglementaire et des stimulants offerts par le Canadien National en vue de passer du transport ferroviaire à un système intermodal.

Cette situation a influé sur la rentabilité du système ferroviaire de notre province, si bien que des demandes d'abandon d'exploitation ont été déposées pour 75 p. 100 des voies ferrées du réseau de l'Île-du-Prince-Édouard. Bien que la majorité de ce réseau soit encore en service par suite d'arrêtés de la Commission canadienne des transports, ces arrêtés feront l'objet d'un examen au cours

[Text]

substantial amount of rail line would be subject to review immediately upon the new National Transportation Act coming into force, in accordance with subclause 171(6). Clause 159 and the following clauses of Bill C-18 are perceived as facilitating rail line abandonment. It would make it more difficult for users and governments to make a case for retention of rail service, a set of circumstances which has serious implications for Prince Edward Island.

The impact of the elimination of rail service in this province, which is Canadian National's declared objective on freight transportation cost and service and on highway construction and maintenance costs, is a matter of grave concern to the Government of Prince Edward Island and those who depend on rail service.

The loss of the economic advantage of heavily loaded rail cars, the cost of trucking to a railhead in New Brunswick, the cost and other disadvantages of transshipment at Moncton, the loss of intermodal competition, the tremendous cost of upgrading highways to accommodate heavy trucks and repairing the damage to existing highways resulting from increased heavy truck traffic—these are some of the negative impacts of loss of rail service in this province.

In addition, there is reason to believe that the elimination of rail service between Prince Edward Island and Moncton could result in the loss of the freight subsidy paid under the Maritime Freight Rates Act for that portion of the movement of Prince Edward Island products to central Canadian markets. Any significant reduction in this subsidy could seriously impair the ability of our producers and manufacturers to compete in these markets.

There is provision in clause 175 of Bill C-18 for assistance for alternative transportation facilities in lieu of rail service, but it is difficult to conceive how the provisions of this clause could compensate for the impacts mentioned in the preceding paragraph. By way of illustration, a Price Waterhouse study found that the cost to rail users and the federal and provincial governments of removal of rail service would be approximately \$10 million annually. By contrast, the subsidy paid to Canadian National Railways for continuing to operate Prince Edward Island's rail system for the last fiscal year was \$1.6 million.

The gravity of the rail issue in Prince Edward Island cannot be overemphasized. Prince Edward Island contends that Canada has an obligation to ensure that Prince Edward Island will have access to the Canadian rail system or the benefits thereof. There is provision in the Railway Act and the Western Grain Transportation Act to exempt grain-dependent branch lines from abandonment. The

[Translation]

des deux prochaines années et les arrêtés touchant un pourcentage important des voies ferrées seront assujettis à un examen immédiatement après l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi nationale sur les transports, conformément au paragraphe 171(6). Nous considérons que les clauses 159 et suivantes du projet de loi C-18 facilitent l'abandon des voies ferrées. Le projet de loi compliquerait la tâche des usagers et des gouvernements en vue d'établir le bien-fondé du maintien du service ferroviaire, situation qui a de graves répercussions pour l'Île-du-Prince-Édouard.

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard et les personnes qui dépendent du service ferroviaire sont extrêmement préoccupés par l'incidence de la suppression du service ferroviaire dans la province, objectif déclaré du Canadien National, sur les coûts et les services de transport des marchandises et sur les coûts de construction et d'entretien des routes.

Parmi les incidences négatives de la perte du service ferroviaire dans notre province, citons la perte de l'avantage économique des wagons fortement chargés, le coût du transport par camion jusqu'à une tête de ligne située au Nouveau-Brunswick, les frais et autres inconvénients du transbordement à Moncton, la perte de concurrence dans le transport intermodal, le coût énorme d'amélioration des routes pour accepter les gros camions et de réparations des dégâts causés aux routes actuelles par suite de l'accroissement de la circulation des gros camions.

Par ailleurs, tout porte à croire que la suppression du service ferroviaire entre l'Île-du-Prince-Édouard et Moncton pourrait provoquer la perte des subventions au transport des marchandises versées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour cette partie du transport des produits de l'Île-du-Prince-Édouard vers les marchés du centre du Canada. Toute réduction importante de ces subventions pourrait entamer sérieusement la compétitivité de nos producteurs et de nos fabricants sur ces marchés.

La clause 175 du projet de loi C-18 prévoit une aide pour d'autres moyens de transport en remplacement du service ferroviaire, mais il est difficile de concevoir comment les dispositions de cette clause pourraient compenser les répercussions mentionnées dans le paragraphe précédent. Pour illustrer mon propos, une étude réalisée par Price Waterhouse a permis de constater que la suppression du service ferroviaire coûterait environ 10 millions de dollars par an aux usagers de ce service et aux gouvernements fédéral et provinciaux. Par contre, la subvention versée au Canadien National pour continuer à exploiter le système ferroviaire à l'Île-du-Prince-Édouard a atteint 1,6 million de dollars pendant le dernier exercice financier.

On ne peut qu'insister sur la gravité du problème ferroviaire dans l'Île-du-Prince-Édouard. Nous affirmons que le Canada a l'obligation de s'assurer que l'Île-du-Prince-Édouard aura accès au système ferroviaire canadien ou à ses avantages. La Loi sur les chemins de fer et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest comportent des dispositions permettant de ne pas abandonner les

[Texte]

Government of Prince Edward Island believes that similar legislative protection should be afforded rail users in Prince Edward Island.

• 1320

Specifically, the government seeks guaranties in legislation that either rail service to the province will be maintained or that transportation will be made available to shippers and receivers by through rates or other mechanisms at costs not in excess of those that would prevail if efficient rail service were available. An ongoing funding program for highway construction and maintenance will be established to compensate the province for the impact of the elimination of rail service on highway system costs.

The province also seeks a guaranty that nothing in the new National Transportation Act will adversely affect the benefits to shippers in this province of the subsidy programs authorized by the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act.

Mr. Chairman, the next section deals with motor vehicle transport. I, as Minister, and other provincial Ministers have met specifically on this issue with the federal Minister, Mr. Crosbie, in relation to those clauses, so I will not dwell on that item.

Page 19: Shipper Group Negotiation. Under existing legislation groups of shippers have been able to negotiate rates and conditions of carriage with a carrier often to considerable advantage. There is some concern among shippers at present that this will no longer be possible under the new legislation. Prince Edward Island takes the position that nothing in the new National Transportation Act should preclude the continued negotiation between carriers and shipper groups, such as the Prince Edward Island Potato Marketing Board, to obtain rate or service advantages in return for committed traffic volumes or other considerations.

Prince Edward Island as well believes that the review of new federal transport regulation, provided for in clause 266 of Bill C-18, should be undertaken two years after the new legislation comes into force, rather than in 1992 as specified in clause 266.

In conclusion, Mr. Chairman, the Government of Prince Edward Island is grateful for the opportunity to present its views and concerns respecting this vitally important piece of legislation to the House of Commons Standing Committee on Transport, and expresses the hope that these views and concerns will be given serious consideration by your committee and ultimately by the Minister of Transport.

[Traduction]

embranchements tributaires du transport du grain. Notre gouvernement est d'avis que les usagers du service ferroviaire de l'Île-du-Prince-Édouard devraient bénéficier d'une protection semblable dans la loi.

Notre gouvernement cherche plus précisément à obtenir des garanties dans la loi à l'effet que le service ferroviaire à destination de la province sera maintenu ou que des moyens de transport seront mis à la disposition des expéditeurs et des destinataires grâce à des tarifs de bout en bout ou à d'autres mécanismes à des prix ne dépassant pas ceux qui prévaudraient en présence d'un service ferroviaire efficace. Un programme de financement permanent pour la construction et l'entretien des routes sera mis sur pied pour dédommager la province des incidences de la suppression du service ferroviaire sur les coûts du réseau routier.

Nous cherchons également à obtenir une garantie que rien dans la nouvelle Loi nationale sur les transports ne viendra restreindre les avantages du programme de subventions accordées aux expéditeurs de notre province par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et par la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique.

Monsieur le président, la section suivante aborde les transports routiers. Je ne m'étendrai pas sur cette question étant donné que j'ai pu moi-même, à titre de Ministre, ainsi que d'autres ministres provinciaux rencontrer le ministre fédéral, M. Crosbie, à ce sujet.

Page 19: Négociations de groupes d'expéditeurs. En vertu de la loi actuelle, des groupes d'expéditeurs peuvent négocier des prix et des conditions de transport avec un transporteur et obtenir souvent des avantages considérables. Les expéditeurs sont préoccupés car cette situation ne serait plus possible en vertu de la nouvelle loi. Notre gouvernement est d'avis que rien dans la nouvelle Loi nationale sur les transports ne devrait empêcher la poursuite des négociations entre les transporteurs et des groupes d'expéditeurs, comme par exemple l'Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, dans le but d'obtenir de meilleurs prix ou services en retour de leur engagement à fournir un certain volume de transport ou d'autres considérations.

Notre gouvernement est également d'avis que l'examen de la nouvelle réglementation fédérale des transports, prévu à la clause 266 du projet de loi C-18, devrait être effectué deux ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et non en 1992 comme le stipule la clause 266.

En conclusion, monsieur le président, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard vous remercie d'avoir eu la chance de présenter devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes ses points de vue et ses préoccupations concernant cette loi extrêmement importante et ose espérer que votre Comité et par la suite le ministre des Transports en tiendront compte.

[Text]

The Chairman: Mr. Minister, thank you very much for highlighting some very specific concerns your government has about these two bills. Now I throw it open to questions. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I want to thank you for a very excellent brief, not because I agree with a lot of it—there are some areas that I do not agree with—but because it is very balanced and you raise some very important points.

One of the areas that you talk in general terms about, but do not get into the specifics, is the whole question of the demarcation line. In the bill northern Canada has some protection. They have a different form of regulation on the air side, and some of your colleagues, other Ministers of Transport, have indicated that perhaps that line should be redrawn. For example, it was suggested that it be in the gulf, to make sure that the province of Newfoundland is in the regulated zone as opposed to the deregulated zone.

Others have suggested that a definition be used to indicate those kinds of communities that you speak of here, which are fragile in the sense of not being able to withstand competition, maybe ultimately at the mercy of one carrier. What is the position of your government? Would you like to see your province kept in a regulated system like northern Canada, or would you like to see a definition applied that would allow any community, if it met certain criteria, to in effect opt out of the deregulation environment?

• 1325

Mr. Morrissey: My response to it would be general. We would prefer initially to be within deregulated. . . as long as it would not put us at a disadvantage to other regions. Certainly there are, as we pointed out, positive aspects of deregulation. I suppose a point we would stress is that, if we saw where deregulation was having an adverse effect on air service into the province, then there would have to be a tool or a means to re-evaluate our position.

Mr. Angus: On page 12 of your brief you talk about regulation of entry control. You make the very valid point about the financial responsibility, and you suggest it should be part of the test. This is fine at the beginning. Probably most carriers going into business initially will have the sufficient capital and cashflow.

But then down the road, if you will pardon the expression, after cutthroat competition, when they have squeezed every dollar out of the truck and out of their crew and everything else and when they are in a questionable financial situation and therefore perhaps are willing to take chances with repairs, length of hours of

[Translation]

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie infiniment pour avoir souligné quelques-unes des préoccupations très précises de votre gouvernement à propos de ces deux projets de loi. Passons maintenant aux questions. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour cet excellent mémoire, non pas parce que je suis entièrement d'accord avec son contenu—il y a des points sur lesquels je ne suis pas d'accord—mais parce qu'il est très bien équilibré et que vous soulevez des points très importants.

L'un des points que vous avez abordés de façon générale, sans entrer dans les détails, est la question de la ligne de démarcation. Dans le projet de loi, le nord du Canada bénéficie d'une certaine protection. Il existe une réglementation différente pour le transport aérien et certains de vos collègues, d'autres ministres des Transports, ont mentionné qu'il faudrait peut-être redélimiter cette ligne. Par exemple, certains ont suggéré qu'elle soit dans le golfe afin de s'assurer que Terre-Neuve se trouve dans la zone réglementée et non le contraire.

D'autres personnes ont laissé entendre qu'il faudrait utiliser une définition pour mentionner les types de communautés dont vous parlez ici et qui sont fragiles parce qu'elles ne peuvent pas résister à la concurrence et pourraient se retrouver en fin de compte à la merci d'un transporteur. Quelle est la position de notre gouvernement? Souhaiteriez-vous que votre province demeure dans un système réglementé comme le nord du Canada ou bien aimeriez-vous que soit appliquée une définition qui permettrait à toute communauté répondant à certains critères de ne pas participer en fait au processus de déréglementation?

M. Morrissey: Ma réponse serait plutôt vague. Au départ, nous préférierions nous trouver à l'intérieur de la zone déréglementée. . . en autant que cela ne nous désavantage pas par rapport aux autres régions. Comme nous l'avons souligné, la déréglementation présente certainement des aspects positifs. Si nous constatons que la déréglementation a des incidences négatives sur le service aérien à destination de notre province, il faudrait alors que nous puissions disposer d'un instrument ou d'un moyen de réévaluer notre position.

M. Angus: À la page 12 de votre mémoire, vous parlez de la déréglementation du contrôle d'entrée. Vous parlez à juste titre de la responsabilité financière et vous suggérez qu'elle devrait faire partie intégrante du test. Tout cela est très bien au départ. Il est probable que la plupart des transporteurs qui se lancent en affaires disposent au départ d'une trésorerie et d'un capital suffisants.

Et par la suite, si vous voulez bien me pardonner l'expression, après une concurrence acharnée, lorsque vous avez tiré tout l'argent possible du camion et du personnel et de partout ailleurs et que vous vous retrouvez dans une situation financière douteuse, et que peut-être vous êtes alors prêts à jouer avec les réparations, les

[Texte]

operating and things like this, should there also be a mechanism to provide for some kind of ongoing scrutiny or reporting or something that would allow the National Transportation Agency to get some advance notice of a carrier that may be in trouble?

Mr. Morrissey: Yes. It would appear you would have to. This is one concern. As you point out, they may be financially able to enter the marketplace, but after some period of time, they could be in a position of cutthroat competition down the road.

Mr. Angus: Before I go on, you mention the Price Waterhouse study that was the basis for this brief. Would it be possible for you to table it with the committee or to send us a copy? It sounds as though it would be a very valuable contribution to the process we are going through.

Mr. Morrissey: Yes. Mr. MacKenzie, our transportation director, could forward it on to the committee.

Mr. Angus: Okay. Back to page 12, under regulation of exit control, you suggest that 60 days is unreasonable. You recommend six months as a time frame also for an examination of available alternatives. It is my understanding in the United States legislation on the air side that no carrier would be allowed to abandon a particular route or destination or starting point until they found a replacement carrier. Should this be something we should consider as well? Should we put the onus on the last remaining carrier to find somebody else before they pull out?

Mr. Morrissey: It would appear to place an unfair burden on the last remaining carrier.

Mr. Angus: It might convince them to stick around.

Mr. Morrissey: Yes, it may. I guess, looking at the Canadian situation where you are referring to air carriers, we have Air Canada, which is a state-run air service and which should have more feel for regions it is serving. Unlike the American system, possibly it may be a valid point, but—

Mr. Angus: This is assuming we are going to keep Air Canada as a publicly owned enterprise. There are rumblings this may not be the case.

Mr. Morrissey: It is not for me to prejudge.

Mr. Angus: Just a final question. On page 13 at the top of the page, you talked about subclause 85(1) not specifying criteria to be used to determine the essential services, and you use the example of the future of air service between Prince Edward Island and the Magdalen Islands and the substantial trade that depends on such service. Can you elaborate a little bit more in terms of the kind of service and why you feel it is going to be at risk?

[Traduction]

heures de service et autres choses du genre, devrait-il également y avoir un mécanisme permettant de faire un examen ou des rapports permanents ou quelque chose qui permettraient à l'Office national des transports d'être prévenu qu'un transporteur pourrait avoir des difficultés?

M. Morrissey: Oui. Cela me semblerait nécessaire. Et c'est là une préoccupation. Comme vous le soulignez, les transporteurs peuvent avoir la capacité financière de se lancer sur le marché mais, après un certain temps, ils pourraient se retrouver en face d'une concurrence acharnée.

M. Angus: Avant de continuer, vous avez déclaré que l'étude réalisée par *Price Waterhouse* constituait le fondement de votre mémoire. Serait-il possible de la déposer devant notre Comité ou de nous en envoyer un exemplaire? Il me semble qu'elle serait très utile pour les travaux de notre Comité.

M. Morrissey: Oui. Notre directeur des Transports, M. MacKenzie, pourra en envoyer un exemplaire au Comité.

M. Angus: Très bien. Revenons à la page 12, dans le cadre de la réglementation du contrôle de sortie, vous laissez entendre qu'un délai de 60 jours n'est pas raisonnable. Vous recommandez également un délai de six mois en vue d'étudier les autres options disponibles. Dans la législation américaine concernant le transport aérien, je crois comprendre qu'aucun transporteur ne serait autorisé à abandonner un itinéraire, une destination ou un point de départ donné avant de trouver un autre transporteur. Devrions-nous envisager également une telle obligation? Est-ce qu'il devrait incomber au dernier transporteur restant de trouver quelqu'un d'autre avant de se retirer?

M. Morrissey: Il me semble que ce serait imposer là un fardeau inéquitable au dernier transporteur restant.

M. Angus: Cela pourrait le convaincre de poursuivre ses activités.

M. Morrissey: Oui, c'est possible. En étudiant la situation du Canada, lorsque vous parlez des transporteurs aériens, nous avons la société Air Canada qui est un service étatisé de transport aérien et qui devrait être plus sensible aux régions desservies. À la différence du système américain, il pourrait s'agir là d'un point valable mais. . .

M. Angus: Cela suppose que la société Air Canada demeurera une entreprise publique. Tel ne sera peut-être pas le cas d'après les rumeurs qui circulent.

M. Morrissey: Ce n'est pas à moi de faire un pronostic.

M. Angus: Une dernière question. Au haut de la page 13, vous parlez du paragraphe 85(1) qui ne précise pas les critères à utiliser pour déterminer les services essentiels et vous prenez l'exemple de l'avenir du service aérien entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine et des échanges commerciaux importants qui dépendent de ce service. Pouvez-vous nous expliquer un peu mieux de quel type de service il s'agit et pourquoi, selon vous, il serait mis en danger?

[Text]

[Translation]

• 1330

Mr. Kenneth A. MacKenzie (Director, Transportation Division, Ministry of Transportation and Public Works, Province of Prince Edward Island): We enjoy considerable trade with the Magdalen Islands by virtue of a ferry service which operates roughly eight months of the year. During the winter months there is no communication other than by air. Because we have had an air service, we have been able to maintain continuity of trade, and we are very much afraid that we might lose that if the carrier decided to fly directly to Halifax or to the Gaspé or somewhere else rather than to Prince Edward Island.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to compliment the Minister for a very impressive presentation. P.E.I. has made a valuable and very important contribution with this document, and I want to thank the Minister for coming here today and making his views and the views of his government known to the members of the committee.

One of the areas of concern to members of the committee has to do with the recent agreement in principle—I stress the words “in principle”—between the Minister of Transport and the various provincial transport ministers about the safety code.

We were led to believe that every province had agreed and had undertaken to speed up passing of legislation in their respective legislatures in order to implement this code as soon as possible. We got some different views. I do not know if it was a misunderstanding or what this morning on the part of a Minister who appeared before us, but what looked to be an ironclad, guaranteed agreement turned out to be just “in principle” and with a lot of reservations.

Were you at that meeting, sir, and what is your reading of what took place?

Mr. Morrissey: Yes, I was at the meeting with Mr. Crosbie, I believe, last Thursday in Ottawa. Are you referring specifically to the National Safety Code?

Mr. Ouellet: Yes, the safety code.

Mr. Morrissey: The Ministers signed a memorandum of understanding in relation to the implementation of the fitness code. There was some concern expressed by the provinces over the cost of implementing and carrying out the fitness code. At that meeting we were able to come to an agreement on funding for the ongoing costs associated with it, as well as the start-up costs. The Ministers did sign a memorandum of understanding that would see the implementation of a National Safety Code in line with Bill C-19 when deregulation comes into effect.

M. Kenneth A. MacKenzie (directeur, Division des transports, ministère des Transports et des Travaux Publics, Île-du-Prince-Édouard): Nous avons beaucoup d'échanges commerciaux avec les îles de la Madeleine grâce à un service de traversiers qui fonctionne à peu près huit mois par an. Pendant l'hiver, les seules communications se font par voie aérienne. Grâce à l'existence de notre service aérien, nous avons pu assurer la continuité des échanges commerciaux et nous avons très peur de les perdre si le transporteur décidait de rallier directement Halifax ou Gaspé ou un autre endroit que l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je tiens à féliciter le ministre pour son exposé très impressionnant. Avec ce mémoire, l'Île-du-Prince-Édouard a apporté une contribution très intéressante et très importante, et je tiens à remercier le ministre qui s'est déplacé aujourd'hui pour faire connaître son point de vue et celui de son gouvernement aux membres du Comité.

L'un des domaines qui préoccupent les membres du Comité concerne le récent accord de principe—je souligne les mots «de principe»—entre les ministres des Transports et les divers ministres provinciaux des Transports à propos du Code de sécurité.

Nous étions portés à croire que toutes les provinces étaient d'accord et avaient décidé d'accélérer l'adoption d'une loi dans leurs provinces respectives en vue de mettre le plus rapidement possible ce code en application. Nous avons entendu des points de vue différents. Je ne sais pas s'il y a eu un malentendu ou quoi ce matin lorsqu'un ministre a comparu devant nous, mais ce qui nous semblait être un accord ferme et garanti semble n'être qu'un accord «de principe» accompagné de toute une série de réserves.

Monsieur, étiez-vous présent à cette réunion et quel est votre sentiment sur ce qui s'est passé?

M. Morrissey: Oui, j'étais présent à la réunion avec M. Crosbie, qui s'est déroulée jeudi dernier je crois à Ottawa. Parlez-vous plus précisément du Code national de sécurité?

M. Ouellet: Oui, le Code de sécurité.

M. Morrissey: Les ministres ont signé un protocole d'entente à propos de la mise en oeuvre du code d'aptitudes. Les provinces ont fait part de certaines préoccupations à propos du coût de mise en oeuvre et d'application du code d'aptitudes. Lors de cette réunion, nous avons pu en arriver à une entente à propos du financement des frais courants relatifs à ce Code, ainsi que des frais de mise en marche. Les ministres ont signé un protocole d'entente qui verrait la mise en oeuvre d'un code national de sécurité dans le prolongement du projet de loi C-19 au moment de l'entrée en vigueur de la déréglementation.

[Texte]

Mr. Ouellet: I understood that Ministers did indeed sign to make sure they would get some money from Ottawa, but the way the money would be given, how much would be given, and the critical path of implementing a National Safety Code similar in each province across Canada are yet to be determined and finalized.

Mr. Morrissey: Yes. There was agreement that the legislation would have flexibility so that provinces with specific concerns could adapt the legislation to suit their needs.

Mr. Ouellet: I see. I am sure Mr. Clifford would be very interested in knowing this, because he was quick to jump on his feet and ask questions of the Parliamentary Secretary. The answer was fine and rosy, but maybe we will end up with a different code from one province to another. If that flexibility allowed the province to vary—

• 1335

Mr. Morrissey: My understanding is, not when transportation would move interprovincially.

Mr. Ouellet: I see.

Mr. Morrissey: But there were specifics. Manitoba, for instance, had a concern over the fitness code as it may relate to farm trucks transporting farm products within the province. Prince Edward Island shares the same concern. The federal government was sympathetic to that concern. The legislation would be general enough to allow for provincial legislation to reflect their specific concerns and uniqueness. But where it would relate to carriers that would be crossing provincial boundaries, then my understanding would be the code would be uniform.

Mr. Ouellet: For extra-provincial?

Mr. Morrissey: Yes.

Mr. Ouellet: So in fact we could end up with two types of standards, standards for within a province and standards for outside.

Mr. Morrissey: The discussions led to dealing more with product commodity than with actual carriers. I do believe provinces tend to licence their carriers based on commodity. I think most provinces have different types of criteria for vehicles transporting farm products.

Mr. Ouellet: Mr. Minister, what is your plan for P.E.I.? Are you ready now to pass a bill, or do you have to draft one? When do you think you would be ready to introduce such a bill, and when will it be passed by your legislature?

Mr. Morrissey: We do not see the National Safety Code as having a negative impact on Prince Edward Island. We are quite prepared to prepare draft legislation for

[Traduction]

M. Ouellet: J'ai cru comprendre que les ministres avaient en fait signé pour être certains d'obtenir des fonds d'Ottawa, mais il reste encore à définir et à finaliser l'acheminement des fonds, le montant et le chemin critique concernant la mise en oeuvre d'un code national de sécurité identique dans chaque province à travers le Canada.

M. Morrissey: Oui. Selon l'entente, la loi serait assez souple afin que les provinces ayant des préoccupations particulières puissent l'adapter à leurs besoins.

M. Ouellet: Je vois. Je suis persuadé que M. Clifford serait très intéressé de savoir cela car il a été vite sur ses patins pour poser des questions au secrétaire parlementaire. Il a obtenu une belle réponse très encourageante mais peut-être que nous finirons par avoir un code différent d'une province à l'autre. Si cette souplesse permettait à la province de modifier. . .

M. Morrissey: D'après moi, cela ne s'appliquerait pas dans le cas des transports interprovinciaux.

M. Ouellet: Je vois.

M. Morrissey: Mais il y avait des variantes dans les détails. Par exemple, le Manitoba avait certaines réserves quant à l'application du code de conformité aux camions transportant des produits agricoles à l'intérieur de la province. L'Île-du-Prince-Édouard partage les mêmes préoccupations auxquelles le gouvernement fédéral s'est montré sympathique. La loi serait suffisamment générale pour permettre à la législation provinciale de prendre en compte les préoccupations et caractéristiques propres à la province. En revanche, il me semble que le code serait appliqué de manière uniforme dans le cas des transporteurs qui franchissent les limites de la province.

M. Ouellet: Dans le cas des transports d'une province à l'autre?

M. Morrissey: Oui.

M. Ouellet: En fait, il y aurait donc deux types de normes, une qui s'appliquerait au transport à l'intérieur de la province et l'autre au transport d'une province à l'autre.

M. Morrissey: Les discussions ont porté plus sur les produits que sur les transporteurs. Je crois que les provinces attribuent les licences aux transporteurs en fonction des produits transportés. Il me semble que la plupart des provinces appliquent des critères différents pour les véhicules qui transportent des produits agricoles.

M. Ouellet: Monsieur le ministre, quel est votre plan pour l'Île-du-Prince-Édouard? Êtes-vous prêts à adopter une loi ou devez-vous préparer un projet de loi? Quand serez-vous prêts à présenter un tel projet de loi et quand sera-t-il adopté par votre assemblée législative?

M. Morrissey: Nous ne pensons pas que le Code national de sécurité aurait des effets négatifs pour l'Île-du-Prince-Édouard. Nous sommes prêts à élaborer un projet

[Text]

implementation of the safety code and presentation to our legislature to meet an agreed-upon time frame. We are very close to the standards that would be required under a National Safety Code, so we do not see them as having a major impact on carriers within our province.

Mr. Ouellet: I am glad to see this. Your government is not going to be an impediment to having a National Safety Code. You are ready and willing to co-operate and pass one very quickly.

Mr. Morrissey: Yes.

Mr. Ouellet: Do you plan that it could be done within three months; six months; a year?

Mr. Morrissey: Our House is now in session, and we have not planned it to be introduced in this legislative session. It would be in the session of 1988.

Mr. Ouellet: I would like now to go back to an element that has been of general concern. It has to do with the importance of recognizing regional disparity in Canada and using transport as a tool of regional development. I think you were quite right to remind all of us of previous commitments by the current Deputy Prime Minister when he was critic for Transport, and then also when he was Minister of Transport. Do you agree with the resolution passed by the Atlantic Premiers, and do you think this resolution should be enshrined totally—not only the first paragraph, but the two paragraphs of this resolution—in the proposed legislation?

Mr. Morrissey: About the concerns of regional areas in viewing transportation as a tool of economic development, I may quote the example. . . in our House my seat partner is the Minister of Agriculture. As a former marketing professor, he tends sometimes to go on at great lengths over the inequalities in the transportation systems facing the American producer and the Canadian. He often will quote the example of the cost of shipping a 100-pound bag of potatoes from Prince Edward Island to Boston. It is far greater than the cost faced by the American shipper from the central part of the United States into that same market, although they are faced with a greater distance than the maritime shipper. So from that basis we depend to a great extent on markets both in central Canada and the United States.

• 1340

If transportation is to be used as a tool of regional economic development, then yes, the statement made by the premiers in their resolution would reflect that. Quite simply, we are a net exporter of a raw product which, as has been pointed out, tends to be low-cost highway volumes, so transportation will always be captive to a transportation system. Certainly the region can either expand or continue to decline, depending on how the

[Translation]

de loi pour la mise en oeuvre du code de sécurité et à le présenter à notre assemblée législative afin de respecter l'échéancier convenu. Les normes que nous appliquons étant très proches de celles qu'imposerait un Code national de sécurité, nous estimons que l'application de ce dernier n'aurait pas une incidence grave sur les transporteurs de notre province.

M. Ouellet: Mais c'est parfait. Votre gouvernement ne s'opposera donc pas à l'application d'un Code national de sécurité. Vous êtes prêts à le faire et désireux de collaborer et d'en adopter un très prochainement.

M. Morrissey: En effet.

M. Ouellet: Selon vous, le Code pourrait être adopté dans trois mois, six mois, un an?

M. Morrissey: Notre session parlementaire est actuellement en cours et nous n'avons pas prévu de présenter ce projet de loi au cours de la présente session, mais plutôt au cours de la session de 1988.

M. Ouellet: J'aimerais revenir maintenant à un point qui préoccupe tout le monde. Tout le monde s'entend en effet sur l'importance de reconnaître les disparités régionales qui prévalent au Canada et de se servir des transports comme d'un instrument de développement régional. Vous avez bien fait de nous rappeler les engagements qu'avait pris l'actuel Vice-premier ministre alors qu'il était critique en matière de transport et également lorsqu'il occupait le poste de ministre des Transports. Appuyez-vous la résolution adoptée par les Premiers ministres de la région de l'Atlantique et pensez-vous que cette résolution devrait être incorporée en entier, non pas le premier paragraphe, mais les deux paragraphes, dans la législation proposée?

M. Morrissey: J'aimerais donner un exemple pour illustrer les préoccupations des régions quant au rôle des transports en tant qu'instrument de développement économique. À la Chambre, j'ai pour voisin le ministre de l'Agriculture, un ancien professeur de marketing qui se prend parfois à disserter longuement sur les disparités entre les producteurs américains et canadiens sur le plan des transports. Il mentionne souvent l'exemple du coût d'expédition d'un sac de 100 livres de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard à Boston. Ces frais d'expédition sont beaucoup plus élevés que les coûts de transport que doit assumer un expéditeur américain du centre des États-Unis pour livrer sa marchandise sur le même marché, même si la distance est plus grande que pour l'expéditeur des Maritimes. De ce point de vue, nous dépendons plus des marchés du centre du Canada et des États-Unis.

Si l'on considère que les transports doivent jouer un rôle de développement économique régional, alors, le texte de la résolution des Premiers ministres va dans ce sens. Pour simplifier, étant donné que nous sommes un exportateur net de produits bruts qui, comme on l'a signalé, représentent généralement des volumes à faible coût unitaire transportés par camion, le transport de ces produits restera toujours tributaire d'un réseau de

[Texte]

federal government uses transportation. They can enter into the whole phase of cost-recovery, which all Atlantic governments, and certainly our government, view with great anxiety. . . if it continues to pursue that course.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to zero in on the last two pages of your submission, pages 18 and 19, following up somewhat on some of the area of questions by Mr. Ouellet.

May I start off on the basis of asking you whether, from the trucking point of view, you have in P.E.I. followed a rather open, deregulated system, as they have in the province of Alberta? Or are you operating a fairly closely regulated trucking society in P.E.I.?

Mr. Morrissey: Mr. Chairman, I failed to catch the first part of the question. That would reflect on my answer. May I ask you to rephrase it?

Mr. Reid: In the top of page 18, you recognize the need for a substantially greater efficiency in existing trucking operations. I was referring that to Prince Edward Island, and whether or not you had in existence a closely regulated operation—or a deregulated operation, as Alberta might?

Mr. Morrissey: Mr. Chairman, I will ask Mr. MacKenzie to respond to your question.

Mr. MacKenzie: Mr. Chairman, we have revised the Prince Edward Island Motor Carrier Act to provide for an extensive list of exemption oddities. We have provided for greater ease of entry, which more or less puts our province in a position to comply with the provisions of the Motor Vehicle Transport Act, should it become law. I would say we have gone a long way on the road to regulatory reform.

Mr. Reid: Thank you for that response. Further to Mr. Ouellet's questions, and a few questions on entry as we implement this bill. . . Are you prepared to move more readily into the "fit, willing and able" entry provisions than some of the other provinces, and at an earlier date, or do you practice the reverse-onus provisions of entry?

Mr. Morrissey: In general agreement, if I could relate back to the meeting of ministers in Ottawa with Mr. Crosbie, and the agreement we came to regarding the implementation of reverse onus. . . is that part of your question?

[Traduction]

transport. Il ne fait aucun doute que le redressement ou le déclin continu de la région dépend de la politique du gouvernement fédéral en matière de transport. Tous les gouvernements des régions de l'Atlantique et à coup sûr le nôtre, s'inquiètent énormément de l'application par le gouvernement fédéral d'un programme de récupération des coûts intégrale.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais revenir plus précisément sur les deux dernières pages de votre exposé, les pages 18 et 19, afin de poursuivre dans la même veine que M. Ouellet.

Je vais commencer par vous demander si, à l'Île-du-Prince-Édouard, vous avez adopté pour le camionnage un système plutôt libre et non réglementé, comme dans la province de l'Alberta, ou alors si vous imposez une réglementation assez stricte au secteur du camionnage à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Morrissey: Monsieur le président, la première partie de la question m'ayant échappé, j'aimerais vous demander de la répéter afin de pouvoir donner une meilleure réponse.

M. Reid: En haut de la page 18, vous reconnaissez qu'il est nécessaire d'augmenter considérablement l'efficacité des opérations de camionnage existantes. Je me demandais si, à l'Île-du-Prince-Édouard, vous aviez une réglementation stricte ou si les opérations du transport n'étaient pas réglementées, comme dans le cas de l'Alberta?

M. Morrissey: Monsieur le président, je vais demander à M. MacKenzie de répondre à votre question.

M. MacKenzie: Monsieur le président, nous avons révisé la loi de l'Île-du-Prince-Édouard pour les transports par véhicule à moteur afin d'établir une liste complète des cas d'exemptions. Nous avons simplifié les modalités d'entrée, ce qui met plus ou moins notre province en mesure de se conformer aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur à venir. Je dirais que nous avons fait pas mal de chemin en direction d'une réforme de la réglementation.

M. Reid: Je vous remercie. J'aimerais obtenir quelques précisions en complément des questions de M. Ouellet et poser certaines questions sur les modalités d'entrée qui seront appliquées en vertu du projet de loi. . . Êtes-vous prêts à accepter volontiers et plus tôt que certaines autres provinces les clauses concernant les modalités d'entrée «prêt, apte et disposé», ou préconisez-vous les clauses imposant un renversement du fardeau?

M. Morrissey: Nous sommes d'accord de manière générale, si je me souviens bien de la réunion des ministres à Ottawa avec M. Crosbie, et de l'entente que nous avons conclue relativement à la mise en oeuvre de la clause de renversement du fardeau. . . cela répond-il en partie à votre question?

[Text]

Mr. Reid: Is there common agreement as to when you will move from reverse onus to "fit, willing and able"?

Mr. Morrissey: Are you referring to the so-called sunset clause?

Mr. Reid: That is right.

Mr. Morrissey: In general agreement, Mr. Crosbie indicated he would bring to the committee a general consensus for a sunset clause after five years. Various provinces—Alberta, Ontario—had requested four. I believe Alberta wants to move earlier, as quickly as two years.

Our position on the matter would be that we would not be greatly effected by one or the other. But we would prefer to see reverse onus come into place at the same time as the National Safety Code, or quickly thereafter.

• 1345

Mr. Reid: I do not want to labour it, but if the National Safety Code is implemented earlier than was anticipated would you then move into a change of position on the entry as well, or would you co-ordinate the two?

Mr. Morrissey: We should co-ordinate the two.

Mr. Reid: I refer to page 19 and shipper group negotiations. You state:

Under existing legislation groups of shippers have been able to negotiate rates and conditions. . .

You did not limit that to agricultural products.

What is the position with respect to shipping agricultural products now? Is there a sort of deregulated operation in truck movement of agricultural products?

Mr. MacKenzie: All agricultural products are exempt from economic regulation under the Motor Carrier Act.

Mr. Reid: Is any other group of shippers so exempt?

Mr. MacKenzie: Fishing.

Mr. Reid: If I put it a reverse way, what regulation or control have you over shippers in the movement of goods in P.E.I.?

Mr. MacKenzie: Shippers other than agriculture?

Mr. Reid: Yes.

Mr. MacKenzie: The same as has existed for several years.

Mr. Reid: Has the greater degree of flexibility that P.E.I. has on the entry provisions not resulted in a greater degree of competitiveness in the trucking industry so you

[Translation]

M. Reid: Êtes-vous d'accord quant au moment du passage des dispositions de renversement du fardeau à la clause «prêt, apte et disposé»?

M. Morrissey: Faites-vous allusion à la clause dite de temporarisation?

M. Reid: Exactement.

M. Morrissey: M. Crosbie a indiqué, avec l'accord général des participants, qu'il présenterait au Comité un consensus général relativement à la clause de temporarisation, au bout de cinq années. Certaines provinces, telles que l'Alberta, l'Ontario, préféraient quatre années. Je crois que l'Alberta préconise un délai plus rapproché de deux années.

Quant à nous, peu importe l'option choisie, nous ne serions pas vraiment touchés. Mais nous préfererions que les dispositions du renversement du fardeau entrent en vigueur au même moment que le Code national de sécurité ou peu de temps après.

M. Reid: Je n'ai pas l'intention d'insister lourdement, mais au cas où le Code national de sécurité serait appliqué plus tôt que prévu, modifieriez-vous également votre point de vue sur l'entrée ou essayeriez-vous de coordonner les deux?

M. Morrissey: Nous coordonnerions les deux.

M. Reid: Je me reporte à la page 19 et aux négociations des groupes d'expéditeurs. Voici ce que vous écrivez:

La loi actuelle permet aux groupes d'expéditeurs de négocier les tarifs et les conditions. . .

D'après vous, cela ne se limite pas aux produits agricoles.

Quel est votre point de vue quant à l'expédition des produits agricoles actuellement? Les transports de produits agricoles par camion sont-ils quelque peu déréglementés?

M. MacKenzie: En vertu de la Loi sur le transport par véhicules motorisés de l'Île-du-Prince-Édouard, tous les produits agricoles sont soustraits à la réglementation économique.

M. Reid: Est-ce que d'autres groupes d'expéditeurs en sont également exemptés?

M. MacKenzie: Les expéditeurs des produits de la pêche.

M. Reid: Si je pose ma question d'une autre manière, quels sont les règlements ou les contrôles qui s'appliquent au transport des marchandises à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. MacKenzie: Dans le cas des expéditeurs de produits autres que les produits agricoles?

M. Reid: Oui.

M. MacKenzie: Ce sont les mêmes règlements et contrôles que depuis plusieurs années.

M. Reid: La plus grande marge de manoeuvre dont dispose l'Île-du-Prince-Édouard en matière de dispositions d'entrée n'a-t-elle pas augmenté la concurrence au sein de

[Texte]

are not locked in with one or two carriers such as Island Transport or CP?

Mr. MacKenzie: Yes, it has resulted in increased competition.

Mr. Reid: And has that competition been offset by any deterioration of safety or otherwise?

Mr. MacKenzie: There is no evidence of that yet.

Mr. Reid: I have no other further questions, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Mr. Minister, is it nice to have you here today. I was particularly pleased to hear your comments about the National Safety Code.

But, as a result of your meeting with our Minister last week, I want to be sure, particularly so Mr. Ouellet does not get the wrong idea here. . . As far as Prince Edward Island is concerned, he was asking you about the implementation in the agreement on the National Safety Code from coast to coast. You started to distinguish between extraprovincial trucking and intraprovincial trucking, for example. Does your agreement in the National Safety Code run to extraprovincial trucking?

Mr. Morrissey: Yes.

Mr. Clifford: Does this in any way compromise safety in Prince Edward Island? Are we going to have trucks and truckers who adhere to a National Safety Code driving the roads of Prince Edward Island with trucks from within your province sharing those roads? Are they going to operate under different safety situations therefore, because you are not up to national code specs—there is a difference on your highways and therefore the safety of people is very much in doubt?

Mr. Morrissey: No. The intent, and the concern put forward by various provinces, was that the National Safety Code would relate to specific vehicles carrying specific products. The largest concern was in the field of transport of agricultural products within provincial boundaries.

Certainly Prince Edward Island now has what are considered very stringent inspection requirements for all vehicles on the highways. So certainly it would not jeopardize the safety of the travelling public. But concerns were expressed and the federal Minister did agree with those.

• 1350

Mr. Clifford: There are concerns in the individual provinces that the National Safety Code is not tough enough.

[Traduction]

l'industrie du camionnage et fait que vous ne soyez plus tributaires d'un ou deux transporteurs tels que *Island Transport* ou CP?

M. MacKenzie: En effet, cela a provoqué un regain de concurrence.

M. Reid: Cette plus grande concurrence n'a-t-elle pas été accompagnée d'une certaine dégradation au niveau de la sécurité ou autres?

M. MacKenzie: Pour le moment, rien ne semble l'indiquer.

M. Reid: Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Clifford.

M. Clifford: Monsieur le ministre, c'est un plaisir pour nous de vous accueillir aujourd'hui. J'ai particulièrement aimé vos commentaires sur le Code national de sécurité.

Mais, étant donné que vous avez rencontré notre ministre la semaine dernière, j'aimerais avoir quelques précisions, en particulier pour éviter que M. Ouellet ne fasse pas erreur. . . En ce qui a trait à l'Île-du-Prince-Édouard, il vous posait des questions sur la mise en oeuvre de l'accord sur le Code national de sécurité d'un océan à l'autre. Vous avez alors fait une distinction, par exemple entre le camionnage d'une province à l'autre et le camionnage à l'intérieur d'une même province. Est-ce que votre accord relativement au Code national de sécurité s'applique au camionnage d'une province à l'autre?

M. Morrissey: Oui.

M. Clifford: Est-ce que cela nuit d'une certaine manière à la sécurité à l'Île-du-Prince-Édouard? Les routes de l'Île-du-Prince-Édouard vont-elles être sillonnées par des camions et des camionneurs qui appliquent le Code national de sécurité ainsi que par des camions de votre province? Tous ces camionneurs vont-ils appliquer des règles de sécurité différentes puisque votre code régional ne pose pas les mêmes critères que le code national. . . qu'il existe des différences et que, par conséquent, la sécurité de la population est en danger?

M. Morrissey: Non. L'intention et l'objectif formulés par les diverses provinces étaient que le Code national de sécurité s'applique à certains véhicules transportant certains produits. La plupart des provinces se préoccupaient du transport des produits agricoles à l'intérieur des frontières provinciales.

L'Île-du-Prince-Édouard applique actuellement des normes de sécurité très strictes pour tous les véhicules routiers. Il n'y aurait donc aucun danger pour la sécurité des usagers de la route. Pourtant, certaines inquiétudes ont été formulées et le ministre fédéral a déclaré qu'elles étaient fondées.

M. Clifford: Certaines provinces estiment que le Code national de sécurité n'est pas assez sévère.

[Text]

Mr. Morrissey: No, no. Various provinces may not want restrictions under the National Safety Code to apply to specific vehicles carrying mostly farm products within provincial boundaries. They would want to reserve the right to review and to exclude or preclude those vehicles from the National Safety Code, if they saw that it may be detrimental to the local agriculture sector.

Mr. Clifford: Right. But in summary then you would say that the agreement you signed last week in Ottawa is not going to compromise the safety anyone on the roads in Prince Edward Island.

Mr. Morrissey: No.

Mr. Clifford: I am pleased to hear it. I am sure your fellow Ministers would not want anything less anywhere in this country than to have the safest roads available. We know the National Safety Code is going to contribute to it.

• 1355

Mr. Morrissey: Mr. Chairman, if Mr. Ouellet—I do not know what conclusion he drew—but I was pointing out the concern provinces had, and they have expressed a wish to be able to opt out of certain types of vehicles as related to specific projects within their jurisdictions. That was one of the agreements in principle the provinces had with the federal Minister. But I again reiterate the overall National Safety Code. There was an agreement and all Ministers signed a memorandum of understanding in relation to that National Safety Code and the implementation thereof.

Mr. Clifford: Thank you. Mr. Chairman, I would just like to get an idea of the percentage of total traffic moving to and from P.E.I. by rail. I just wanted to get an idea.

Mr. Morrissey: Percentage now?

Mr. Clifford: Yes.

Mr. Morrissey: That is right. To use the words that—

Mr. Clifford: Oh, do not let him put words in your mouth.

Mr. Morrissey: I tend to agree with him there. What are the percentages?

Mr. MacKenzie: We do not actually have a measure of highway transport movement, so that it is difficult to give an accurate percentage. The rail traffic has been decimated over the past seven years—decade—and I do not suppose it is any more than 10%.

Mr. Cochrane: I just noticed that you make some very broad statements in your brief about confidential contracts and some of the aspects of the rail operation, but it is a very small part of your transportation industry as far as getting your goods to market and your commodities off the island?

[Translation]

M. Morrissey: Pas du tout, certaines provinces souhaitent que certaines restrictions en vertu du Code national de sécurité ne s'appliquent pas à certains véhicules transportant principalement des produits agricoles à l'intérieur des limites provinciales. Elles veulent se réserver le droit d'examen et décider si le Code national de sécurité doit ou ne doit pas s'appliquer à ces véhicules, selon qu'elles jugeraient que le Code a un effet négatif sur le secteur agricole de la région.

M. Clifford: Bien, mais, en résumé, vous affirmez que l'entente que vous avez signée la semaine dernière à Ottawa n'est pas contraire à la sécurité routière dans l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Morrissey: J'en suis convaincu.

M. Clifford: Ça me fait plaisir de l'entendre. Je suis sûr que vos collègues ministres veulent absolument que toutes les routes du pays soient les plus sûres possibles. Nous sommes convaincus que le Code national de sécurité aura un tel effet.

M. Morrissey: Monsieur le président, si M. Ouellet... je ne sais ce qu'il a conclu... mais je voulais faire état des inquiétudes des provinces, et elles ont exprimé le vœu de pouvoir soustraire à l'application du Code certains types de véhicules se rapportant à des projets précis relevant de leur compétence. C'était un des accords de principe que les provinces avaient conclus avec le ministre fédéral. Mais une fois encore, je souscris dans l'ensemble au Code national de sécurité. Un accord a été conclu et tous les ministres ont signé une entente de principe relativement au Code national de sécurité et à son application.

M. Clifford: Merci. Monsieur le président, j'aimerais connaître approximativement le pourcentage du trafic ferroviaire en provenance et à destination de l'Île-du-Prince-Édouard. J'aimerais simplement me faire une idée.

M. Morrissey: D'un pourcentage?

M. Clifford: Oui.

M. Morrissey: Très bien. Pour citer...

M. Clifford: Ah non, s'il vous plaît, ne le citez pas.

M. Morrissey: Je suis plutôt d'accord avec lui. Quelles sont les pourcentages?

M. MacKenzie: Il est difficile de fournir un pourcentage exact, étant donné que nous ne disposons pas d'une mesure véritable de la circulation routière. Le trafic ferroviaire s'est effondré depuis les sept ou dix dernières années et je suppose qu'il ne dépasse pas 10 p. 100.

M. Cochrane: J'ai remarqué que vous faites des déclarations très générales dans votre mémoire sur les contrats confidentiels et certains aspects des transports ferroviaires, mais cela représente une très faible proportion de votre secteur des transports pour l'approvisionnement de vos marchés et l'expédition de vos produits?

[Texte]

Mr. Morrissey: Confidential contracts.

Mr. Cochrane: You are totally against them.

Mr. Morrissey: Yes.

Mr. Cochrane: I just—for 10% of the business—we have to look at legislation for across the country and I guess I am just wondering, through Mr. Taylor's question, how much it would mean to the island if it went ahead in its—

Mr. Morrissey: No.

Mr. Benjamin: Following Mr. Clifford's question, would it be your view that in the area of safety and whatnot—you have stringent standards, you sign an agreement with the other jurisdictions—would it be your view that, while you may not have any problem, very little problem with the legitimate established carriers who have good maintenance and safety records and everything else, if we opened the door now without the national safety standards in effect and being enforced—is not the problem enforcement, enough inspectors, etc.—we could well delay the proclaiming or putting into effect of Bill C-19 for one or two years until all the other things you were talking about in safety were in place?

Mr. Morrissey: Mr. Benjamin, I would have to ask you to repeat the specific part of your question.

Mr. Benjamin: The former head of the Interstate Commerce Commission from the United States urged us not to make the mistake they made of not having national safety standards, sufficient boards and inspectors, and whatnot, including going right into their garages and seeing what they are doing, in place before you deregulate the trucking industry. If we have the cart before the horse.

Mr. Morrissey: You are asking if I agree with that?

Mr. Benjamin: Do you agree with that and do you think we should put in a one- or two-year delay in the implementation of Bill C-19?

Mr. MacKenzie: Mr. Benjamin, the Motor Vehicle Transport Act is due to come into effect on January 1, 1988. It is probable that Prince Edward Island would have a National Safety Code in place in legislation six months afterward. I do not really see a great safety problem developing in that period.

Mr. Benjamin: Mr. Clifford, the ICC man warned us that it was not the established carriers, it was the new ones that start up and keep coming in with less than sufficient maintenance procedures, mechanics, you know, bare minimum operations, and that they were causing them the problem. And Mr. Clifford's questions asked, you know, if that was what was bothering you and you were talking about other items there.

[Traduction]

M. Morrissey: Les contrats confidentiels.

M. Cochrane: Vous êtes tout à fait contre.

M. Morrissey: Oui.

M. Cochrane: Pour simplement 10 p. 100 des activités, nous devons examiner toute la législation du pays et je me demande, suite à la question de M. Taylor, ce que cela représenterait pour l'île si elle appliquait son. . .

M. Morrissey: Non.

M. Benjamin: Suite à la question de M. Clifford, estimez-vous qu'en matière de sécurité et ainsi de suite. . . vous avez des normes strictes, vous signez une entente avec les autres juridictions. . . ne pensez-vous pas, même si vous n'avez aucun problème ou pratiquement pas de problèmes avec les transporteurs légitimes qui ont de bons antécédents en matière d'entretien et de sécurité, etc., si nous libérons dès maintenant, avant l'entrée en vigueur des normes nationales de sécurité et leur application. . . ce n'est pas un problème d'application ni d'un nombre suffisant d'inspecteurs, etc. . . nous pourrions très bien retarder d'un an ou deux l'adoption ou l'entrée en vigueur du projet de loi C-19 jusqu'à la mise en place des autres normes dont vous avez parlé au sujet de la sécurité?

M. Morrissey: Monsieur Benjamin, j'aimerais vous demander de préciser votre question.

M. Benjamin: L'ancien chef de l'*Interstate Commerce Commission* nous a recommandé de ne pas répéter l'erreur faite par les Etats-Unis de ne pas mettre en place des normes nationales de sécurité, des commissions et des inspecteurs en nombre suffisant et ainsi de suite, pour pouvoir aller sur place et faire des contrôles jusque dans les garages, avant de déréglementer l'industrie du camionnage. Autrement dit, il ne faut pas mettre la charrue avant les boeufs.

M. Morrissey: Vous me demandez si je suis d'accord avec cela?

M. Benjamin: Est-ce que vous êtes d'accord et est-ce que vous pensez que nous devrions retarder d'un an ou deux la mise en oeuvre du projet de loi C-19?

M. MacKenzie: Monsieur Benjamin, la Loi sur les transports routiers doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1988. Il est probable que l'Île-du-Prince-Édouard adoptera une loi entérinant un Code national de sécurité dans les six mois qui suivront. Je ne crois pas que nous ayons à faire face à de graves problèmes de sécurité dans cet intervalle.

M. Benjamin: M. Clifford, le représentant de l'ICC nous a prévenus que ce n'était pas les transporteurs établis, mais les nouveaux venus qui causent des problèmes aux Etats-Unis, car ils laissent à désirer sur le plan des méthodes d'entretien, des mécaniciens et parce qu'ils fonctionnent avec le minimum. M. Clifford voulait savoir si cela vous inquiétait or, vous avez parlé d'autre chose.

[Text]

[Translation]

• 1400

Mr. MacKenzie: I think on the national scene it might be a problem. As I say, I do not see it being a problem in Prince Edward Island.

Mr. Benjamin: Do you need any time in terms of hiring more inspectors and things like that? You do not just pick them up off the street. You have to train them. How long is it going to take you to enforce? The question is enforcement. We can all have the same law and the same regulations, but how much time do you need to enforce what is required in terms of safety and maintenance and inspections?

Mr. MacKenzie: It would seem to me with proper planning we should be able to have enforcement personnel operating within several months after legislation.

Mr. Benjamin: You are looking at late 1988—

Mr. MacKenzie: Yes.

Mr. Benjamin: —so January 1, 1989 would be soon enough, would it not? He is nodding his head in the affirmative, for the record.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, the Chair appreciates the great questions you always ask, but when you ask the question, please do not give the answer at the same time. Let the witnesses give the answer.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Someone—I forget who it was—said something about getting the federal Minister's consent about about intra-traffic. The federal Minister has nothing to do with intra-traffic; it is entirely under the provincial governments. You certainly do not need any agreement from the federal Minister to do anything intraprovincially regarding transportation. I just wanted to make it clear that no agreement is necessary with the Minister to do things inside your own province.

Mr. Morrissey: If the committee member picked up that impression, it was not a statement I made or a position we would have. The concern expressed by various provincial Ministers when we were negotiating a funding formula for the cost incurred was that if the federal government came in with funding, the provinces would still maintain autonomy. He did agree to that.

The Vice-Chairman: Mr. Minister, on page 13 of your brief you mention the Magdalen Islands. If you are not aware of the fact, I am the Member of Parliament for Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine—

Mr. Morrissey: No, I was not.

The Vice-Chairman: —so, as I say, it interests me also. I throw this out partially as a statement and partially as a

M. MacKenzie: Peut-être qu'à l'échelon national cela poserait un problème, mais, comme je l'ai dit, je ne crois pas que ce serait le cas pour l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Benjamin: Est-ce que vous avez besoin de temps pour engager plus d'inspecteurs et ainsi de suite? Les inspecteurs ne courent pas les rues. Vous devez leur donner une formation. Combien de temps vous faut-il avant de mettre la loi en application? Le problème, c'est l'application. Peu importe que la loi et les règlements soient les mêmes pour tous, combien de temps vous faut-il pour mettre en application les normes de sécurité, d'entretien et d'inspection?

M. MacKenzie: Il me semble que si la planification est bien faite, le personnel d'application devrait être en mesure d'entrer en service dans les mois qui suivent l'adoption de la loi.

M. Benjamin: Cela veut dire la fin de 1988. . .

M. MacKenzie: C'est cela.

M. Benjamin: Donc, le 1^{er} janvier 1989 serait assez tôt, n'est-ce pas? Il opine du bonnet.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, nous reconnaissons que vous posez toujours de bonnes questions, mais veuillez s'il vous plaît éviter de donner la réponse en même temps. Laissez donc aux témoins le soin de répondre.

Monsieur Taylor.

M. Taylor: Quelqu'un, je ne sais plus qui, a parlé d'obtenir l'autorisation du ministre fédéral au sujet des transports à l'intérieur des provinces. Le ministre fédéral n'a rien à voir avec les transports à l'intérieur des provinces qui relèvent entièrement des gouvernements provinciaux. Il est absolument superflu d'obtenir l'accord du ministre fédéral pour toute réglementation concernant le transport à l'intérieur d'une province. Je voulais préciser qu'il n'est absolument pas nécessaire d'obtenir l'approbation du ministre pour imposer des mesures à l'intérieur d'une province.

M. Morrissey: Il se peut que le membre du Comité ait eu cette impression, mais je n'ai rien dit de tel et ce n'est pas un point de vue que nous avons. Lors de la négociation de la formule de financement de la mise en oeuvre, les divers ministres provinciaux ont tenu à préciser que, malgré la participation du gouvernement fédéral, les provinces conserveraient leur autonomie. Le ministre fédéral s'est dit d'accord.

Le vice-président: Monsieur le ministre, à la page 13 de votre mémoire, vous faites état des Îles de la Madeleine. Vous ne le savez peut-être pas, mais je suis député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine.

M. Morrissey: Non je l'ignorais.

Le vice-président: Eh bien, ce sujet m'intéresse également. Je mentionne cela en partie à titre de

[Texte]

question from the Chair, and I know it will not take very much time.

You realize, of course, P.E.I. and the Magdalen Islands are going head-to-head in tourist development, because it sort of looks like the future is for the Magdalen Islands looking for a better transportation system. Are you aware—

Mr. Morrissey: We are willing to get into a head-to-head competition.

The Vice-Chairman: Are you aware at the present time that the service—and I use the service from Halifax to the Magdalen Islands at least once a month—is with Air Atlantic, but should Air Atlantic—and you mentioned subclause 85(1)—ever pull out, there are carriers on the Magdalens interested in establishing a link with Charlottetown? At the same time, we had another company before the committee last week in Ottawa that is looking forward to expanding its air service to the Magdalens.

In the situation as it exists, the Magdalen Islands have exit and entry via Quebec, with Nordair Metro, and Air Atlantic from the Maritimes. There is a whole gamut of possibilities for new carriers once we get rid of the regulations the way they exist there now. Are you aware of that, sir?

Mr. Benjamin: Now who is asking a leading question?

Mr. Morrissey: That is a perception or a conclusion one could draw, but whether it would actually bear reality is another question. Certainly, there may be interest at the present time, but how sustaining will it be? These are the concerns we have there.

• 1405

The Vice-Chairman: In making that statement, I hoped I could relieve some of your fears. I think there are other people out there waiting to jump into the market.

Mr. Morrissey: Yes, there are always applications for carriers, but sometimes it fails to go beyond the application process. A company made application to service a smaller airport in Summerside, Prince Edward Island, but they have not done anything further with it. Sometimes the application does not result in an actual service being put in place.

Mr. MacKenzie: Mr. Chairman, I guess we could not have assumed that in preparing a brief.

The Vice-Chairman: No, I realize that. Gentlemen and Mr. Minister, we thank you for having appeared before the committee. Your brief is part of the record and we will be looking at it very closely.

Mr. Morrissey: Thank you for permitting us the time to express our concerns and point out what we see should be changed in the act. When the final draft is presented to

[Traduction]

renseignement et en partie à titre de question, car je sais que cela ne prendra pas beaucoup de temps.

Vous savez bien entendu que l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles de la Madeleine vont se faire concurrence au niveau du développement touristique, étant donné qu'il semble que les Îles de la Madeleine auront bientôt un meilleur système de transport. Savez-vous. . .

M. Morrissey: Nous sommes prêts à soutenir la concurrence.

Le vice-président: Savez-vous qu'actuellement c'est Air Atlantic qui assure le transport aérien. . . je voyage d'ailleurs au moins une fois par mois sur leurs appareils entre Halifax et les Îles de la Madeleine. . . mais si Air Atlantic venait à abandonner le service, et vous avez mentionné le paragraphe 85(1), savez-vous que certains transporteurs des Îles de la Madeleine seraient prêts à créer une liaison aérienne avec Charlottetown? Par ailleurs, le Comité a entendu la semaine dernière à Ottawa les témoignages d'une autre compagnie qui envisage d'étendre ses services aériens aux Îles de la Madeleine.

Dans la situation actuelle, les Îles de la Madeleine ont des liaisons aériennes avec le Québec grâce à Nordair Métro et avec les Maritimes, grâce à Air Atlantic. Une fois que nous aurons supprimé la réglementation actuelle, toute une gamme de possibilités s'offriront aux nouveaux transporteurs. En avez-vous conscience?

M. Benjamin: Je ne suis pas le seul à inclure les réponses dans mes questions.

M. Morrissey: On peut en effet avoir cette impression ou tirer une telle conclusion, mais il reste à savoir ce que sera la réalité. L'intérêt existe actuellement, mais combien de temps cela va-t-il durer? C'est la question que nous nous posons.

Le vice-président: Je voulais, par mon intervention, dissiper certaines de vos craintes. Je pense qu'il y a des gens qui sont prêts à envahir le marché.

M. Morrissey: Oui, nous recevons toujours des demandes en provenance des transporteurs, mais parfois, cela ne va pas plus loin. Nous avons reçu d'une compagnie aérienne une demande en vue de desservir un petit aéroport de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, mais le projet n'a pas été mené à terme. Parfois, les demandes aboutissent à rien.

M. MacKenzie: Je crois, monsieur le président, que nous n'aurions pas pu tenir cela pour acquis lors de l'élaboration d'un mémoire.

Le vice-président: Non, j'en ai conscience. Monsieur le ministre, messieurs, je vous remercie d'avoir témoigné devant le Comité. Votre mémoire fait désormais partie de nos dossiers et nous aurons l'occasion de l'étudier très attentivement.

M. Morrissey: Merci de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue et de signaler les changements que nous aimerions voir apporter à la loi.

[Text]

the House, we hope it will reflect the concerns of regional areas across the country.

The Vice-Chairman: The next witness appearing before the committee is the Retail Council of Canada. I believe we have Mr. Carter and Mr. Firth.

Mr. Tim Carter (Retail Council of Canada): I have with me a number of executives from our member companies: Mr. Donald Firth, Vice-President of Logistics of Steinberg Inc.; Mr. Jim Fitzpatrick, Vice-President Distribution, Sobeys Stores Limited, here in the Maritimes; Mr. Lanny Kaine, Company Distribution Services Manager of the T. Eaton Company and Mr. Ray Mikesch, Senior Vice-President, Distribution Services, Central Canada Grocers Inc., who speaks on behalf of the Loblaws Companies Limited. We were fortunate in having these executives with us. We brought them not only to put forth our position, but also, we hope, to be of use to the committee in answering their questions.

Mr. Chairman, we would like to briefly list the points which are of interest to us and then answer questions from the committee.

The Retail Council of Canada appreciates the opportunity to appear before the committee because of the importance of transportation to our members and, we believe, the importance of it to the country as a whole. We ship goods across a vast country with a relatively modest population base to support these costs. We think it is a matter of extreme importance and central to the health of our own companies and related ones.

The Retail Council of Canada represents the retail industry on a national basis. We estimate our members account for approximately 60% of retail store sales in the country. While we have the executives from large distributions companies, we have the proponents of our membership, our smaller companies. The position we put forward is representative of the retail industry as a whole.

Because of the size of our industry, we believe our members and the industry overall account for the bulk of Canadian highway shipping. A large number of our comments will be directed towards highway carriage.

• 1410

We understand the Coalition of Concerned Shippers appeared before the committee some time in March. We would like to associate ourselves with the position put forth by this group.

In brief, Mr. Chairman, we are in support of the bills currently before the government, and we would like to encourage their swift passage and implementation. In

[Translation]

Nous espérons que le projet définitif reflétera, lorsqu'il sera présenté à la Chambre, les préoccupations de toutes les régions du pays.

Le vice-président: Le témoin suivant à se présenter devant le Comité est le Conseil canadien du commerce de détail. Je crois que nous allons entendre MM. Carter et Firth.

M. Tim Carter (Conseil canadien du commerce de détail): Je suis accompagné par un certain nombre de dirigeants de nos sociétés membres: M. Donald Firth, vice-président, Logistique, Steinberg Inc.; M. Jim Fitzpatrick, vice-président, Distribution, *Sobeys Stores Limited*, dans les Maritimes; M. Lanny Kaine, directeur des Services de distribution de la société T. Eaton, et M. Ray Mikesch, premier vice-président, Services de distribution, *Central Canada Grocers Inc.*, qui s'exprimera au nom de *Loblaws Companies Limited*. Nous avons la chance d'avoir ces dirigeants parmi nous. Ils sont là non seulement pour exprimer le point de vue du Conseil, mais également, nous l'espérons, pour répondre aux questions que voudront bien leur poser les membres du Comité.

Monsieur le président, nous voudrions énumérer brièvement les points qui nous tiennent à coeur et ensuite répondre aux questions du Comité.

Le Conseil canadien du commerce de détail est très reconnaissant d'avoir la chance de s'exprimer devant le Comité, en raison de l'importance que revêtent les transports pour nos membres et, je crois, pour l'ensemble du pays. Nous expédions des marchandises dans toutes les régions d'un vaste pays qui n'a qu'une population relativement faible pour absorber les coûts de transport. Nous estimons que les transports sont une question d'une importance extrême et cruciale pour la bonne marche de nos sociétés et des sociétés qui leur sont apparentées.

Le Conseil canadien du commerce de détail représente l'industrie du commerce de détail de toutes les régions du pays. Nous estimons que nos membres réalisent environ 60 p. 100 du chiffre d'affaires de ventes en magasins au Canada. Nous sommes accompagnés de dirigeants de grandes sociétés de distribution, mais une grande partie de nos effectifs sont recrutés parmi les petites entreprises. Le point de vue que nous avançons est représentatif de l'industrie du commerce de détail dans son ensemble.

En raison de la taille de notre industrie, nous estimons que nos membres et l'industrie en général sont à l'origine de la plus grande partie des activités d'expédition par transport routier au Canada. Une grande partie de nos commentaires portera sur le transport routier.

Nous croyons savoir que la *Coalition of Concerned Shippers* a témoigné devant le Comité au mois de mars. Nous faisons nôtre le point de vue exprimé par ce groupe.

En bref, monsieur le président, nous sommes en faveur des projets de loi actuellement étudiés par le gouvernement, et nous espérons qu'ils seront adoptés et

[Texte]

essence, this is our position, and we have been working towards it as best we can.

Our reasons for it are that we believe a higher level of competition within the industry will bring with it efficiency improvements that will reduce operating costs and hence will lower consumer prices to the public overall. We believe our industry is in a particularly good position to speak on behalf of operating costs and consumer price advantages. If the committee likes, we can go into some depth on the dollar savings and on the impact we think will occur to the benefit of the shopping public in Canada.

We would like to mention as well that while we are dealing with federal bills, we believe there is an interlocking effect with the provinces. In essence we are governing what happens and the timing of both inter- and intra-provincial shipping. It is really the linchpin, which we think is particularly important.

I might say there is one area we would like to speak to concerning the bills where we would suggest a change. We think the public debate that has gone on leading to the current position has been such and the break-in period extensive enough that we can move to a fitness only test, drop the period of reverse onus and move immediately to "fit, willing and able".

There are some concerns we had to look at within our committee and beyond; they deal with encroachment by foreign carriers and employment within the country.

Dealing with the first, we believe the statements that have been made about concerns dealing with foreign encroachment into Canada have been overstated. We do not believe there will be a major shift to foreign carriers. We think it likely that while there will be some, we will see as well Canadian carriers move into the United States. We think the efficiency and the potential efficiency of Canadian carriers is such as to make them sturdy and effective competitors.

Dealing with employment, we see it really in two areas. One is the overall employment within the economy; we think a move to greater efficiency and lower operating expenses will benefit the economy, will make it more competitive and hence will protect the level of jobs overall.

Within the trucking industry we as shippers can see that our level and tonnage of movement will not go down. Therefore we will require just as much services. Hence the

[Traduction]

appliqués rapidement. En résumé, voilà notre point de vue et l'objectif que nous tentons d'atteindre du mieux que nous le pouvons.

Nous avons adopté ce point de vue parce que nous sommes convaincus qu'une plus grande concurrence au sein de l'industrie donnera lieu à une plus grande efficience, ce qui permettra de réduire les coûts d'exploitation et, par le fait même, les prix des produits à la consommation. Nous estimons que notre industrie est particulièrement bien placée pour parler des coûts d'exploitation et des avantages des prix à la consommation. Si le Comité le juge opportun, nous pourrions étudier plus en détail les économies et les conséquences qui, selon nous, seront le résultat de la déréglementation et dont bénéficieront les consommateurs canadiens.

Par ailleurs, nous sommes convaincus que les projets de loi fédéraux dont il est question auront un effet d'entraînement dans les provinces. En fait, notre rôle est de régir ce qui existe et d'harmoniser les expéditions d'une province à l'autre et à l'intérieur d'une même province. Nous pensons que la loi fédérale est particulièrement importante, car elle est la clé de voûte de tout le système.

Il y a un domaine que nous aimerions aborder, car nous aimerions proposer une modification des projets de loi. Nous estimons que le débat qui a abouti aux projets de loi actuels et la période de présentation ont été suffisamment longs pour que nous passions aux critères de conformité, en abandonnant la période du renversement du fardeau et en mettant en application immédiatement la clause «prêt, apte et disposé».

Nous avons dû nous pencher sur un certain nombre de problèmes concernant notre comité ou plus étendus ayant trait à l'empiètement des transporteurs étrangers au Canada et à l'emploi.

Pour ce qui est des premiers, nous estimons exagérées les déclarations qui ont été faites relativement à l'intervention des transporteurs étrangers au Canada. Nous ne pensons pas que la déréglementation rendra possible l'entrée en masse des transporteurs étrangers au Canada. Nous croyons en effet que si certains transporteurs étrangers viennent offrir leurs services au Canada, des transporteurs canadiens oeuvreront également aux États-Unis. Nous sommes convaincus que les transporteurs canadiens sont suffisamment efficaces et ont un potentiel tel qu'ils feront des concurrents redoutables.

Quant à l'emploi, il y a deux volets. Le premier concerne l'emploi en général au sein de l'économie; nous estimons que l'économie bénéficiera d'une plus grande efficience et d'une baisse des coûts d'exploitation, étant donné qu'elle sera plus compétitive et qu'elle sera donc en mesure de maintenir les emplois.

Quant à l'industrie du camionnage, nous croyons, en tant qu'expéditeurs, que nos activités et notre tonnage ne subiront pas de baisse. En conséquence, nous aurons

[Text]

overall employment levels within the distribution industry will be maintained.

Safety is one area we would like to comment on; maybe we will come back to it during the question period. Of course, we are very supportive of the maintenance of safety levels within the market. We think it would be to our advantage to have a National Safety Code, and we would urge the adoption of such a rule of standards. However, the rigors of the marketplace, we believe, will be essentially in support of safety both from the standpoint of a competition among the shippers and in terms of the operational efficiencies of our own companies and our suppliers of distribution services.

I might say the precision that is required for delivery schedules among the major wholesalers and retailers requires tight scheduling. This necessitates a high level of preventive maintenance on behalf of the carriers. We find most successful carriers in our business are those that have a high level of preventive maintenance.

• 1415

Those are the main points we would like to get across. We think the bills should be supported and should move ahead as quickly as possible, primarily because they redress the balance within the overall distribution industry. The previous rules are ones that are heavily weighted towards the carriers, whereas the proposals will bring better balance for the whole industry, including the shopping public, and they will receive those benefits.

Mr. Benjamin: You say within a competitive market, firms competing for transportation contracts will need to place heavy emphasis on the safety area. You conclude by saying:

Our members operating in the United States claim that there is no substance to allegations put forth that deregulation damages safety standards.

The Canadian Trucking Association, which represents large and small and mainly very reputable trucking companies, tell us the opposite, and are urging the government not to bring Bill C-19 into force until after the national safety standard, the required number of inspectors, procedures, and everything else are in place. The former head of the U.S. Interstate Commerce Commission urged us in front of the committee last week in Ottawa not to make the mistake they made and bring in deregulation in the trucking industry. They had something like 17,000 new entrants and 7,000 went belly-up. They cannot keep track of them. He urged us not to do that, to do it the opposite way.

[Translation]

besoin des mêmes services et l'industrie de la distribution conservera, de manière générale, le même nombre d'emplois.

La sécurité est un domaine sur lequel nous aurions des choses à dire; nous y reviendrons peut-être pendant la période des questions. Bien entendu, nous sommes tout à fait en faveur du maintien des normes de sécurité sur le marché. Nous estimons que l'adoption d'un Code national de sécurité serait utile pour nous et nous sommes impatients de le voir appliqué. Cependant, nous sommes convaincus que les exigences du marché seront essentiellement favorables à la sécurité, tant du point de vue de la concurrence entre les expéditeurs qu'en termes d'efficacité opérationnelle de nos compagnies et de nos fournisseurs des services de distribution.

Je dois préciser que les délais de livraison entre les grossistes et les détaillants doivent être extrêmement serrés. Pour respecter de tels impératifs, les transporteurs doivent appliquer des normes élevées en matière d'entretien préventif. À notre avis, les transporteurs qui obtiennent les meilleurs résultats dans notre secteur sont ceux qui appliquent des normes sévères en matière d'entretien préventif.

Voilà, à notre avis, les points importants. Nous pensons qu'il convient de soutenir ces projets de loi et de les faire avancer dans les meilleurs délais, d'autant plus qu'ils rétablissent l'équilibre au sein de l'industrie de la distribution. Les anciennes règles sont largement favorables aux transporteurs alors que les propositions actuellement à l'étude créeront un meilleur équilibre pour l'ensemble de l'industrie, y compris le consommateur qui est appelé à en bénéficier.

M. Benjamin: Vous dites que, dans le cadre du marché concurrentiel, les compagnies qui se font concurrence pour l'obtention de contrats de transport devront attacher beaucoup d'importance à la sécurité. Vous terminez en déclarant:

Ceux de nos membres qui exercent leurs activités aux États-Unis soutiennent que les allégations voulant que la déréglementation porte atteinte aux normes de sécurité sont sans fondement aucun.

L'Association canadienne du camionnage, qui regroupe les compagnies de camionnage de diverses tailles mais de bonne réputation, prétend le contraire et demande au gouvernement de ne pas promulguer le projet de loi C-19 avant que ne soit adopté le Code national de sécurité, avant qu'on ait nommé tous les inspecteurs prévus, et avant que les procédures et le reste des mesures prévues ne soient en place. L'ancien président de la *Interstate Commerce Commission des États-Unis, venu témoigner la semaine dernière, à Ottawa, devant le Comité, nous a recommandé de ne pas faire la même erreur qu'avait fait son gouvernement en assurant la déréglementation de l'industrie du camionnage. Il y eut quelque 17,000 nouveaux entrants et 7,000 firent faillite. Ils ne peuvent

[Texte]

Would you care to amend your submission or maybe have a change of heart in this matter? The evidence we have from people you could hardly call raving socialists is telling us the opposite.

Mr. Carter: Mr. Benjamin, we would like to make a few comments on that, and I would like to get my associates in to answer that.

But just before I do, we as a committee looked at the kind of information you mentioned, and our own understanding of business here shows that safety is based on a whole lot of factors. It is influenced by such areas as speed, road conditions, maintenance, vehicle size, migratory distribution pattern changes, and congestion. We have not seen statistics dealing with the United States that conclusively point to deregulation as being the factor damaging safety standards.

Secondly, we have such precision in maintenance of our operation that preventative maintenance is essential by the carriers to hit tight schedules. If they miss those schedules, and the time margins are very small, they do not get back in line for sometimes weeks. So preventative maintenance is essential for those people if they are going to stay in business, and there is a high correlation to spending on the maintenance of your trucks and lower costs of distribution.

The third point I would like to make deals with the timing of the code. We believe and we are supportive of a National Safety Code; that a code could be put in place between now and the schedule for the implementation of these bills, and we would look towards that, rather than have the safety code delay implementation. We think it is important enough that we move ahead with the timing and with the bills, that we go ahead with the agreed timing.

• 1420

I would like to ask Ray Mikesch, and the others as well, if they would comment on your question. Ray has had particular experience in the United States as an executive in the distribution business.

Mr. Ray Mikesch (Senior Vice-President, Distribution Services, Central Canada Grocers Inc.): The point I would make, sir, is that safety is an issue with or without the regulation. I have had personal experience in the U.S. prior to 1980 as well as after the 1980 act. The point that I would come away with from that experience is that safety was an issue before as well as after. Without concern for when deregulation happens, or will happen here in Canada, safety has to be dealt with as quickly as possible.

[Traduction]

même pas suivre les dossiers. Il nous a recommandé de ne pas procéder ainsi, de faire le contraire.

Aimeriez-vous modifier votre mémoire ou changer de position sur ce point? Les témoignages des personnes qui ne sont pourtant pas des socialistes forcenés nous indiquent le contraire.

M. Carter: Monsieur Benjamin, nous aimerions faire quelques observations sur ce point et j'aimerais appeler mes collaborateurs pour qu'ils répondent à cela.

Mais, avant cela, je tiens à dire qu'en tant que comité nous avons examiné le type de renseignements dont vous avez fait état et, à notre avis, la sécurité au sein de cette industrie dépend de tout un ensemble de facteurs. La sécurité est influencée par des facteurs tels que la vitesse, les conditions routières, l'entretien, la taille du véhicule, la modification dans la répartition des flux migratoires, et ainsi que la congestion des routes. Nous n'avons vu aucune statistique américaine qui permette de conclure que la déréglementation a entraîné un affaiblissement des normes de sécurité.

Deuxièmement, notre calendrier d'entretien est d'une telle précision que les transporteurs qui veulent s'en tenir à des délais de livraison très serrés sont forcés d'assurer un entretien préventif. S'ils manquent leurs rendez-vous d'entretien, et les délais sont extrêmement serrés, il faudra parfois plusieurs semaines avant d'avoir un autre rendez-vous. C'est pourquoi l'entretien préventif est nécessaire pour toutes les entreprises qui veulent pouvoir continuer et l'on constate une très forte corrélation entre les dépenses d'entretien des camions et la baisse des coûts de distribution.

Le troisième point que j'aimerais soulever a trait au calendrier de mise en oeuvre du Code. Nous sommes tout à fait favorables à l'adoption d'un Code national de sécurité et nous pensons qu'un code pourrait être adopté avant que ne soient adoptés ces projets de loi. Nous préférons cela plutôt que de voir le Code de sécurité retarder l'entrée en vigueur. À notre avis, il est important d'avancer et de respecter le calendrier prévu pour l'adoption des projets de loi.

J'aimerais demander à Ray Mikesch, ainsi qu'aux autres, de vous répondre. Ray a beaucoup d'expérience dans le domaine aux États-Unis où il appartient à la direction d'une entreprise de distribution.

M. Ray Mikesch (vice-président principal, Services de distribution, Central Canada Grocers Inc.): Monsieur, à mon avis, la sécurité est une question importante quel que soit l'état de la réglementation. Mon expérience de ce domaine aux États-Unis est à la fois antérieur à 1980 et postérieur à la loi de 1980. Cette expérience m'a appris que la sécurité posait un problème avant la loi et qu'elle a continué à poser un problème après celle-ci. Il convient de s'occuper de la sécurité aussi rapidement que possible quel que soit le calendrier prévu pour la déréglementation ou quelle que soit la solution retenue en définitive.

[Text]

Mr. Benjamin: Yes, but you missed the point the gentlemen from the Interstate Commerce Commission told us, that with or without deregulation, if safety codes are not enforced—the Canadian Truckers Association tells us, look, we want you to have enough guys out there on the ground to come into our garages and check our books and our logs and our maintenance capacity, and that is when you enforce.

You can have all the regulations in the world or you can have no regulations at all, if safety is not enforced, it is a losing operation, and this is what the gentlemen from the Interstate Commerce Commission told us.

The American Automobile Association tells us that 60% of freight accidents in the U.S. are due to fatigue. Now, this is not our stuff. They are suggesting to us that we learn from their experience. Are you telling me that we can just go the same route they did?

Mr. Mikesch: No, sir, our point is simply that safety is an issue before as well as after deregulation, not necessarily tied to deregulation. That is the point that I would make.

Mr. Benjamin: You tell the committee that you represent the small members' association as well as the large. What we hear from small shippers and receivers, small transporters, is somewhat different from what your association, or mining association, or the Canadian Manufacturers' Association—even some of the local boards of trades and chamber of commerce have somewhat different ideas.

You readily admitted that you are from larger parts of your retail association. When I talk to little retailers in Regina I do not get the same message.

Mr. Carter: If that is the case, Mr. Benjamin, with respect, I would suggest that they are not very typical. Most of our members, in numbers of companies, are small independent retailers. They are completely comfortable and support our being here putting forth this position.

I might say that the bulk of private carriage is our large companies. In our meetings we think that, in all likelihood, a change in regulations, such as these bills before government, will mean that there will be less need to have private carriage, so that we will move to having more competitive public carriage systems, which the smaller retailer can take advantage of because he does not have a large private fleet.

[Translation]

M. Benjamin: Bien sûr, mais ce n'est pas tenir compte de ce que nous a dit l'ancien président de la *Interstate Commerce Commission* qui a soutenu qu'avec ou sans déréglementation, si l'on n'assure pas l'application des codes de sécurité—l'Association canadienne du camionnage nous dit, à son tour, eh bien nous voulons que vous ayez un personnel suffisant sur le terrain afin de pouvoir venir dans nos garages, vérifier nos registres, nos moyens d'entretien car c'est ça assurer l'application des mesures de sécurité.

Vous pouvez adopter une réglementation extrêmement minutieuse, ou vous pouvez chercher à ne rien réglementer, si vous n'assurez pas l'application des mesures de sécurité tous vos efforts n'aboutiront à rien et c'est cela que nous a dit l'ancien président de la *Interstate Commerce Commission*.

La *American Automobile Association* nous a déclaré que la fatigue est cause de plus de 60 p. 100 des accidents qu'ont subis les transports routiers aux États-Unis. Et ça, ce n'est pas nous qui l'affirmons. Ils nous encouragent à tirer leçon de leur expérience. Soutenez-vous que nous devrions suivre la même voie qu'eux?

M. Mikesch: Non, nous soutenons simplement que la sécurité posait un problème avant la déréglementation comme elle en posera un après et que la question de la sécurité n'est pas nécessairement liée donc à la déréglementation. C'est cela que je tiens à dire.

M. Benjamin: Vous avez dit au Comité que vous représentez des petites compagnies aussi bien que des grandes. Ce que nous ont déclaré, cependant, les petits expéditeurs et destinataires, les petits transporteurs, est quelque peu différent de ce que soutient votre association, ou l'association minière, ou l'Association des manufacturiers canadiens ou même de ce que soutiennent certaines Chambres de commerce locales.

Vous avez volontiers reconnu que vous-mêmes appartenez aux secteur les plus importants de votre association de détaillants. Je n'entends pas le même son de cloche quand je m'entretiens avec les petits détaillants de Regina.

M. Carter: S'il en est effectivement ainsi, monsieur Benjamin, en toute déférence j'aimerais dire qu'ils ne seront peut-être pas très représentatifs. La plupart de nos membres, c'est-à-dire la plupart des compagnies regroupées au sein de notre association, sont des petits détaillants indépendants. Ils n'ont exprimé aucune réserve à l'égard du point de vue que nous exprimons ici.

J'aimerais ajouter que le gros des transports privés relève de nos grandes compagnies. Lors de nos réunions, nous sommes arrivés à la conclusion que, vraisemblablement, un changement intervenant dans la réglementation, changement tel que les projets de loi présentés par le gouvernement, réduira les besoins en matière de transport privé et entraînera à un système de transport public plus concurrentiel dont pourront bénéficier les petits détaillants qui n'ont pas de gros moyens de transport leur appartenant en propre.

[Texte]

This is second-hand. I would like to get my other executives in on that, if I may.

Mr. Mikesch: Perhaps I could help a bit. In our particular organization we are primarily a grocery wholesaler. We sell our goods to the typical small independent retailer. That retailer obviously pays us our cost plus a markup. The lower that we can provide the cost of goods to him, and that is obviously influenced to a degree by transportation, the better off that particular retailer is in dealing with this clientele, his customers—the cheaper he can sell his goods. That particular independent small store retailer has a stake in this consideration, because it affects to a degree the price he pays his wholesaler for the goods he sells.

• 1425

Mr. Benjamin: Then I take it your association would go to bat willingly, and even assist financially, a small shipper or receiver, who feels aggrieved due to a confidential contract; that you would support them and because the big shipper will get the big deal, you will fight for, even though it might be in conflict with the larger members of your association... you will be prepared to question confidential contracts which discriminate against small shippers and small receivers. I take it then that you are totally proletarian on this?

Mr. Donald Firth (Vice-President, Logistics, Steinberg Inc.): I would just mention that at the moment, with the current regulations, it is the small shippers now who are being discriminated against. I think we have to realize that although, as you say there is legislation, and there are regulations, it is not being adhered to.

Mr. Benjamin: It is not enforced either.

Mr. Firth: It is not enforced. As a rule of thumb, if the big shipper is paying the regulated and published rate, they are paying too much. The small shipper does not have, at the moment, the ability to get around these things. Deregulation will help the small shipper to do better on the negotiation side. I think at the moment he is almost at a disadvantage because of regulation.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, if they believe in that, they believe in the tooth fairy. Thank you.

Mr. Lanny Kaine (Company Distribution Services Manager, T. Eaton Company): Yes, the tooth fairy maybe does exist, because in the retail industry for some 34 years we have had an association of shippers, the Canadian Retail Shippers' Association, of which there are over 265 members in Canada, who pool their freight in order to be able to provide an economic service to their members. That association is available to any retailer in Canada.

[Traduction]

Mais cela c'est du oui-dire. J'aimerais, si vous le voulez bien, faire intervenir mes collègues sur ce point.

M. Mikesch: Peut-être pourrais-je vous aider un peu. L'entreprise à laquelle j'appartiens est essentiellement un grossiste en alimentation. Nous vendons nos produits au petit détaillant. Le prix que nous paie celui-ci comprend, bien sûr, notre prix de revient plus notre bénéfice. Plus le prix que nous lui demandons est faible, ce prix va bien sûr dépendre dans une certaine mesure des transports, plus ce détaillant sera à l'aise à l'égard de sa clientèle, de ses clients—car il pourra pratiquer de meilleurs prix. Ce petit détaillant indépendant a un intérêt dans tout cela, car cela va affecter, dans une certaine mesure, le prix qu'il aurait à payer à son grossiste pour obtenir les marchandises qu'il va lui-même vendre.

M. Benjamin: Si j'ai bien compris, alors, votre association accepterait volontiers de prendre fait et cause pour un petit expéditeur ou destinataire, qui se sentirait lésé par un contrat confidentiel, et même de l'aider financièrement. Vous lui donneriez donc votre appui et, parce que ce seront les gros clients des entreprises de transport qui obtiendront les meilleures conditions, vous accepteriez de vous battre, même si cela vous met en conflit avec les membres les plus importants de votre association... vous serez donc prêts à mettre en cause les contrats confidentiels qui opèrent une discrimination à l'encontre des petits expéditeurs ou des petits destinataires. Vous êtes donc tout à fait prêts à prendre le parti des prolétaires sur ce point?

M. Donald Firth (vice-président, Logistique, Steinberg Inc.): J'aimerais simplement dire qu'à l'heure actuelle, en l'état actuel de la réglementation, la discrimination s'opère à l'encontre des petits expéditeurs. Et il faut bien se rendre compte que, comme vous le dites, il y a des dispositions législatives et réglementaires, mais elles ne sont pas observées.

M. Benjamin: Elles ne sont pas non plus appliquées.

M. Firth: Elles ne sont effectivement pas appliquées. On peut dire, d'une manière générale, que, si le grand expéditeur paie le tarif officiel réglementaire, il paie trop. À l'heure actuelle, le petit expéditeur n'est pas en mesure de faire autrement. La déréglementation donnera au petit expéditeur plus de force lors des négociations. À l'heure actuelle, je pense que la réglementation le met presque en état d'infériorité.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, s'ils croient vraiment à cela, ils prennent les contes de fée pour argent comptant. Je vous remercie.

M. Lanny Kaine (gérant des services de distribution de la compagnie Eaton): Oui, mais peut-être que les contes de fée comportent un élément de vérité, car, dans l'industrie du commerce de détail, depuis 34 ans, nous avons une association d'expéditeurs, l'Association canadienne des détaillants expéditeurs, qui a plus de 265 membres au Canada qui regroupent les expéditions de marchandises afin de pouvoir fournir aux membres de

[Text]

Mr. Benjamin: A pool-car, pool-truck service.

Mr. Kaine: It is pool-car type service. That is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor, is the last questioner with these witnesses.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. I wanted to pursue the same item that Mr. Benjamin was on, but from a different angle.

The administrator you were speaking about told us that we were miles ahead of the U.S.A. as far as starting the deregulation program and safety. In this country the motor vehicle administrators of every province have been working on the safety code for at least two or three years and in working out a National Safety Code have been doing some improvements in their own provinces. So I agree with the administrator; we are miles ahead of what they were in the United States. I do not think we should try to compare what we are doing when we go into deregulation, with the way it was in the USA, because the U.S.A. started their safety code after they introduced deregulation. I think in your statement you say:

Our members operating in the United States claim that there is no substance to allegations put forth that deregulation damages safety standards.

In another place you said that deregulation and safety go hand in hand. Is this not what your people are telling you, that if you took the records of all of the accidents and bad trucks on the highway before deregulation, you would probably find an equal number or more who had bad tires, or who were working too long and so on. Deregulation has emphasized safety. So then all of that comes into the fore and we start comparing the present with... and forget all about the way it was for 20 years before that. Do you have any comments on that?

Mr. Carter: Yes, I know that all my friends would. I would like to get Lanny in on that one. We were talking about it earlier. I would just like to emphasize that I know the government have brought forth these bills said that it was a "made in Canada group". That makes a lot of sense because it really is a very different situation here than it was in the United States. We have moved into it slowly, and as you mention the safety codes, we are moving in that direction. It would not be a black-white drop-off, the way it was.

[Translation]

l'association un service économique. Cette association est ouverte à tous les détaillants du Canada.

M. Benjamin: Un pool d'automobiles, de camions.

M. Kaine: Oui, c'est effectivement comme un pool d'automobiles.

Le président: Monsieur Benjamin, je vous remercie. M. Taylor sera le dernier à interroger ces témoins.

M. Taylor: Monsieur le président, je vous remercie. Je veux m'en tenir au même domaine que M. Benjamin, mais l'aborder sous un angle différent.

L'administrateur que vous avez mentionné nous avait dit que nous étions beaucoup plus avancés que les États-Unis en ce qui concerne le programme de déréglementation et la sécurité. Dans notre pays, les administrateurs provinciaux des véhicules automobiles étudient depuis au moins deux ou trois ans la mise en oeuvre d'un code de sécurité et, dans le cadre de cette étude d'un code national de sécurité, ont apporté certaines améliorations dans leurs provinces. Je suis donc d'accord avec l'administrateur; nous sommes beaucoup plus avancés que n'étaient les États-Unis. Je ne pense pas que nous devrions essayer de comparer ce que nous sommes en train de faire en matière de déréglementation avec ce qui en était aux États-Unis, car les États-Unis ont attaqué la question du code de sécurité après s'être engagés dans la voie de la déréglementation. Je pense que, dans votre déclaration, vous avez soutenu que:

Ceux de nos membres qui exercent leurs activités aux États-Unis affirment que les allégations voulant que la déréglementation portent atteinte aux normes de sécurité sont dénuées de tout fondement.

Ailleurs, vous avez dit que la sécurité va de pair avec la déréglementation. N'est-ce pas là ce que vous disent vos membres et que, si vous examiniez le dossier de tous les accidents et des camions en mauvais état circulant sur les autoroutes avant la déréglementation, vous constateriez probablement qu'au moins dans la moitié des cas il y avait des pneus en mauvais état, ou un chauffeur qui roulait depuis trop longtemps ou une autre cause de cette sorte. La déréglementation a mis l'accent sur la sécurité. C'est alors qu'on soulève toutes ces questions et qu'on commence à comparer le présent à... et que nous oublions comment c'était pendant les 20 années précédentes. Aimerez-vous ajouter quelque chose sur ce point?

M. Carter: Oui, je sais que tous mes collègues aimeraient faire des observations sur ce point. J'aimerais que Lanny vous en dise quelque chose. Nous en parlions ensemble plus tôt. J'aimerais simplement souligner que je sais que, lorsque le gouvernement a présenté ces projets de loi, il a déclaré qu'il s'agissait d'un ensemble de mesures «entièrement canadiennes». Cela est très valable car la situation ici est effectivement très différente de la situation que l'on pouvait constater aux États-Unis. Nous avons abordé la question avec prudence et, puisque vous avez parlé des codes de sécurité, je dois dire que c'est vers cela

[Texte]

On the subject of safety and the maintenance of safety, there is an argument, a very strong argument, to be made that with more competition it is more essential to maintain your vehicles, because competition drops into that area, not just in public health and the reputation, but also in adhering to the tight schedules of the high-speed distribution we must have and the cost-restriction maintenance that is essential.

Mr. Kaine: I think what Tim is alluding to is that when you purchase transportation services, you purchase both a cost and a service. The two go hand in hand. You cannot afford to purchase a service that is not on time, if that is what you require. Good maintenance of vehicles and proper driver training, which all contribute to safety, are aspects of that service.

Mr. Taylor: The point that bothers me somewhat is that we have all the comparisons with the worst in the United States, but we forget to compare that in this country we have had examples. . . we have had a demonstrably deregulated society for the last 30 years in the province of Alberta. I had something to do with that. I was there, and I did not see any increase in accidents when we did away with any of the regulations. As a matter of fact, many people became more safety conscious. One firm put on a program to give a prize to every driver who went the full year without an accident. It put on a big banquet and gave everybody a beautiful jacket. I attended that. So safety became more conspicuous under deregulation than it ever did under regulation. But I did not hear that mentioned in any of these comparisons.

Mr. Firth: It is a good point you are making, that you cannot really compare America and Canada, because they are totally different in how well they were regulated before and now.

The point I was making earlier is that Canada is almost, under the table or above the table, semi-deregulated now. A lot of the carriers are acting in a deregulated manner. Again, I think that is the key issue. America was totally regulated and then did a total switch: in some cases you are almost getting anarchy. I think we are almost at that switch-point already.

Mr. Taylor: There is one other point, on your page 5: that many people are saying American truckers will

[Traduction]

qu'on s'oriente. Il ne s'agit pas d'un abandon pur et simple, comme cela a été le cas.

• 1430

S'agissant de la sécurité et des mesures permettant de l'assurer, on pourrait soutenir, et l'argument a du poids, que l'accroissement de la concurrence entraîne un meilleur entretien des véhicules car la concurrence atteint aussi ce domaine, non seulement en ce qui concerne la santé publique et la réputation d'une compagnie mais également la possibilité de respecter les délais très serrés de la distribution à grande vitesse que nous sommes tenus d'assurer. Un bon entretien permet, en outre, une exploitation plus rentable du parc automobile.

M. Kaine: Je pense que Tim veut nous faire comprendre que lorsque vous nous procurez des services de transport, vous vous portez acquéreur à la fois d'un service et d'un coût. Les deux vont de pair. Vous ne pouvez pas vous permettre d'acquiescer un service qui ne respecterait pas les délais, si c'est cela justement dont vous avez besoin. Le bon entretien des véhicules et la formation adéquate du conducteur, deux choses qui contribuent à la sécurité, sont des aspects de ce service.

M. Taylor: Ce qui me gêne un peu c'est que nous effectuons des comparaisons avec ce qu'il y a de pire aux États-Unis mais nous oublions de comparer avec des choses qui, dans ce pays-ci, constituent des exemples. . . dans la province de l'Alberta cela fait 30 ans que l'on a une société passablement déréglementée. Je ne suis pas étranger à cela. J'y étais et je n'ai pas vu augmenter le nombre des accidents lorsque nous avons supprimé diverses parties de la déréglementation. Beaucoup de personnes ont, justement, commencé à faire beaucoup plus attention à la sécurité. Une compagnie a institué un programme dans le cadre duquel un prix était décerné à tout conducteur qui passait une année entière sans avoir d'accident. On organisait un grand banquet et on donnait à chacun un magnifique blouson. J'y suis allé. Après la déréglementation, la sécurité a pris plus d'importance qu'elle n'en avait auparavant. Mais je n'ai pas entendu parler de cela dans le cadre des comparaisons qu'on a effectuées.

M. Firth: Vous avez effectivement raison de dire qu'on ne peut pas vraiment comparer les États-Unis et le Canada puisque aussi bien avant que maintenant le niveau de la déréglementation dans les deux pays est tout à fait différent.

Ce que j'essayais de dire plus tôt c'est que, que ce soit officiellement ou officieusement, le Canada est déjà en partie déréglementé. De nombreux transporteurs agissent comme s'il n'y avait pas de réglementation. Je pense, encore une fois, qu'il s'agit là d'un point important. Les États-Unis étaient un pays intégralement réglementé qui est passé à la situation inverse: dans certains cas, cela a presque abouti à l'anarchie. Je pense que nous en sommes déjà presque à ce point-là.

M. Taylor: Il y a un autre aspect de la question, soulevé à la page 5 de votre mémoire et c'est que de nombreuses

[Text]

gobble up the Canadian truckers. Well, that has not happened in province of Alberta. As a matter of fact, the head of the trucking association has lauded the fact that Americans have come. . . I think there is more danger, frankly, of Canadian truckers taking over American trucks in the United States than there is of Americans taking over the Canadian truckers in Canada.

Mr. Firth: In my previous job as a management consultant, I dealt with probably 200 different industries, companies, including the trucking industry. I think we have to recognize our trucking industry and some of our carriers are some of the best people in the world. Let them try. I think we can compete with the Americans. I think we can give better service. A lot of our truckers, I think, are more sophisticated than a lot of the Americans.

I think you are right. If anything, we will start expanding down south. The people who say the Americans are going to come are underestimating the abilities of our current trucking service.

Mr. Taylor: I agree 100%.

Mr. Reid: Mr. Carter, in his rather brief overview, emphasized the advantage of swift passage of the bills before us and indicated he would invite questions as to quantum of consumer benefits that would result therefrom. Having invited questions, I would like to hear what those quantitative benefits would be.

Mr. Carter: Mr. Chairman, I was referring to the fact that we believe operating costs and improved efficiencies will result from implementation and passage of these bills. Within the retail field, we had the opportunity to estimate the impact on retail selling prices.

• 1435

In looking over the history of our industry, we find that where efficiencies are put into place, as a very competitive industry, we tend historically to use those advantages in the marketplace to compete against one another. I might say we are assuming that the advantages we are estimating now will behave in the same way as the others historically have and that we will see the benefits in consumer prices. That assumption has been made.

We looked at the distribution cost, the physical movement costs in a representative group of companies, and through the experience we gained in the Canadian market we estimated what we think the reduction will be in those operating expenses through a more competitive market. We have projected those costs against the retail sales and believe the savings will be in the order of a

[Translation]

personnes affirment que les camionneurs américains vont dévorer les camionneurs canadiens. Eh bien, cela n'est pas arrivé dans la province de l'Alberta. En fait, le chef de l'Association du camionnage s'est félicité de l'arrivée des Américains. . . Je pense, sincèrement, qu'on risque plutôt de voir les camionneurs canadiens prendre le contrôle de compagnies américaines aux États-Unis que de voir les Américains prendre le contrôle des sociétés canadiennes de camionnage au Canada.

M. Firth: J'étais, auparavant, conseiller en gestion et j'ai eu à me pencher sur les dossiers d'à peu près 200 différentes industries, de compagnies, y compris l'industrie des transports routiers. Nous devons, je pense, reconnaître que notre industrie des transports routiers et certains de nos transporteurs sont parmi les meilleurs au monde. Qu'ils essaient. Je pense que nous pouvons soutenir la concurrence avec les Américains. Je pense que nous pouvons offrir un meilleur service. Je pense que beaucoup de nos transporteurs routiers sont plus sophistiqués que beaucoup des Américains.

Je pense que vous avez raison. En fait, nous verrons probablement nos opérations se développer vers le Sud. Ceux qui prétendent que les Américains vont débarquer sous-estiment les capacités de notre industrie des transports routiers.

M. Taylor: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Reid: Monsieur Carter, dans son exposé assez succinct, a souligné les avantages que présenterait une adoption rapide de ces projets de loi et a dit qu'il aimerait que l'on pose des questions touchant les divers avantages que l'adoption de ce projet de loi entraînerait pour le consommateur. Ayant suscité des questions sur ce point, j'aimerais connaître quels seraient les avantages quantitatifs.

M. Carter: Monsieur le président, je voulais dire qu'à notre idée l'adoption et la mise en oeuvre de ces projets de loi entraîneront une baisse des coûts d'exploitation et une meilleure efficacité. S'agissant du commerce de détail, nous avons eu l'occasion de calculer l'effet que ces nouvelles mesures pourraient avoir sur les prix de détail.

Si l'on envisage notre industrie du point de vue historique, on s'aperçoit qu'à chaque fois qu'il y a avantages, dans cette industrie très concurrentielle, il y a tendance à utiliser ces avantages sur le marché afin de faire concurrence aux autres. Nous prenons donc pour hypothèse que les avantages que nous escomptons auront les mêmes effets que de tels avantages ont eus par le passé et nous supposons qu'il se répercuteront au niveau des prix à la consommation. Voilà l'hypothèse.

Nous avons examiné les coûts de distribution, les coûts, au sein d'un groupe représentatif de compagnies, de déplacement et, compte tenu de l'expérience que nous avons du marché canadien, nous avons calculé la réduction des coûts d'exploitation que devrait entraîner un marché plus concurrentiel. Nous avons comparé le calcul de ces coûts au chiffre des ventes de détail et nous

[Texte]

quarter of a billion dollars in consumer-spending terms per annum across the country. This is \$250 million in the first year. Does that answer the question?

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ouellet: Is there a percentage? In terms of a percentage, what is that quarter of a billion. . . ?

The Vice-Chairman: I believe it would be over \$60 billion, would it not?

Mr. Carter: No, that \$60 billion was our members' sales. This is of the full retail market, which is in the neighbourhood. . . I do not have the exact figure in my head, but it would be approximately \$100 billion. It would be somewhat over \$100 billion.

The Vice-Chairman: Gentlemen, we thank you very much for having appeared before us. I would also say on behalf of the committee that we thank you for having submitted your brief in both official languages, which is appreciated by the committee.

Mr. Ouellet: Are you saying there would be a reduction of 25%?

Mr. Carter: No, I am not, Mr. Ouellet. That was \$250 million. If you are dealing with something around \$100 billion, it would come out to approximately a quarter of 1%. In percentage terms it does not sound like a lot, but our profits as an industry are considerably less than 1% of the sales value. So it does add up to a lot of money.

Mr. Benjamin: A further supplementary, Mr. Chairman. Gentlemen, historically the retail trade have complained—and I think with some justification. I think of the example of the early 1950s when both railroads went into complete dieselization with their steam engines, and there were terrific savings in operational costs and whatnot, but freight rates continued to go up. No savings were passed on by way of lower freight rates to the customer. The storekeepers for whom I worked kept blaming it on the freight; they got no benefits out of that modernization. Now do you have any assurances from transporters, rail, trucking or whatever else, that savings they make under this legislation will be passed on to the customers?

Mr. Firth: Unless you are running a private fleet. . . What is our cost at the moment for the deadhead miles—for example, Montreal to Brockville, where we come back empty? If we could pick up from a supplier in Brockville, we could probably save 2% on the cost of those items straightaway, and we could immediately pass it back. We could improve our inefficiencies by having deregulation. If you have a carrier who is doing both ways, it could be

[Traduction]

pensons arriver à réduire d'à peu près un quart de milliard de dollars par an les prix à la consommation dans l'ensemble du pays. Cela fait donc 250 millions de dollars dans la première année. Cela répond-il à votre question?

M. Reid: Monsieur le président, je vous remercie.

M. Ouellet: Avez-vous calculé un pourcentage? En pourcentage, un quart de milliard de dollars, ça représente quoi exactement?

Le vice-président: Je pense que cela doit faire plus de 60 milliards de dollars, non?

M. Carter: Non, 60 milliards de dollars c'est le chiffre d'affaires de nos membres. Il s'agit là de l'ensemble du marché au détail, chiffre qui se situe aux environs de. . . Je n'ai pas le chiffre exact en tête mais il s'agirait d'à peu près 100 milliards de dollars. Ce serait plutôt au-dessus de 100 milliards de dollars.

Le vice-président: Messieurs, nous vous remercions d'avoir bien voulu venir témoigner ici. J'aimerais également dire, au nom du Comité, que nous vous remercions d'avoir présenté votre mémoire dans les deux langues officielles. Le Comité apprécie.

M. Ouellet: Pensez-vous donc qu'il y aurait une réduction de l'ordre de 25 p. 100?

M. Carter: Non, monsieur Ouellet, je n'ai pas dit cela. Il s'agit de 250 millions de dollars. Si nous prenons un total de 100 milliards de dollars, cela nous donne à peu près un quart de 1 p. 100. En pourcentage cela ne semble pas très important, mais dans notre industrie les bénéfices s'élèvent à bien moins de 1 p. 100 du chiffre d'affaires. Cela fait donc beaucoup d'argent.

M. Benjamin: Monsieur le président, une question supplémentaire. Messieurs, le commerce de détail s'est toujours plaint, avec raison je pense. Je prends l'exemple du début des années 1950 alors que les deux sociétés de chemin de fer sont passées des locomotives à vapeur aux locomotives diesel. Cela a entraîné une énorme réduction des coûts d'exploitation et d'autres frais, mais le prix du transport des marchandises a continué à augmenter. On n'a pas partagé avec le consommateur les nouvelles économies en abaissant les tarifs de transport des marchandises. Les commerçants pour qui je travaillais ont rejeté la faute sur les transporteurs et la modernisation ne leur procura aucun avantage. Les transporteurs, qu'il s'agisse des chemins de fer ou des transporteurs routiers ou d'autres transporteurs, vous ont-ils assuré qu'ils feront bénéficier le consommateur d'une partie des économies que les nouvelles dispositions vont leur permettre de faire?

M. Firth: À moins de disposer de vos propres camions. . . Quels sont, à l'heure actuelle, nos coûts sur les trajets—par exemple, Montréal—Brockville—où nous devons revenir à vide? Si nous pouvions charger les marchandises à Brockville, nous économiserions immédiatement à peu près 2 p. 100 sur le coût de ces marchandises, économies dont nous pourrions faire bénéficier le consommateur. La déréglementation nous

[Text]

the same sort of rates for us. We could therefore control the carrier's costs, because otherwise we can use our own private fleet more efficiently. It gives us that benefit and we intend to pass it on to the consumer, which is the way we become competitive.

Mr. Kaine: [*Inaudible—Editor*]. . . is operated with large private fleets. We know what the cost base is, so we know how far we can go in those negotiations.

Mr. Benjamin: You have a window in on it.

Mr. Kaine: That is correct.

Mr. Benjamin: The historical experience has not been very good in that whenever costs were cut and saved, they just did not reach the shipper or receiver or the consumer in the final analysis. We kept the money, in other words.

Mr. Kaine: However, in a deregulated environment, what we foresee is that any overburden being placed on a traffic lane by a carrier is going to attract competition. In a deregulated environment, we see an opportunity for a faster pass-through of those costs.

• 1440

Mr. Benjamin: You either bankrupt them or take them over.

The Vice-Chairman: Gentlemen, once again, thank you very much for having appeared before us. You are now on the record.

Mr. Carter: Thank you, Mr. Chairman, very much. We appreciate the opportunity.

The Vice-Chairman: The next witness before the committee is the New Glasgow and District Labour Council. The witnesses after that are the Truro and District Labour Council. If you wish to co-operate with the Chair, perhaps both district labour councils could appear at the same time.

On behalf of the New Glasgow and District Labour Council, we have a Mr. Baker and a Mr. Martin. Gentlemen, do you mind if Truro sits with you at the same table? I would assume your briefs are similar. We have Mr. Smith on behalf of Truro and District Labour Council. Thank you very much.

Gentlemen, as usual, we have your briefs before us. You could give us an overview if you so wish, which leaves us more time for questioning. The more time you talk, the less time the questioners talk. Thank you.

Mr. Everett Baker (National Representative, New Glasgow District and Labour Council): Mr. Chairman and

[Translation]

permettrait de remédier à certains aspects inefficaces de nos opérations. Si vous avez un transporteur qui effectue du trajet aller-retour, le résultat pourrait être le même au niveau des tarifs de marchandises. Nous pourrions donc contrôler les coûts du transporteur mais, sans cela, nous pouvons utiliser nos propres véhicules de façon plus efficace. Cela nous procure cet avantage et nous avons l'intention d'en faire bénéficier le consommateur. C'est comme ça que l'on devient concurrentiel.

M. Kaine: [*Inaudible—Éditeur*] . . . fonctionne avec des parcs automobiles importants. Nous connaissons leur coût de base et nous savons jusqu'où nous pouvons aller lors des négociations.

M. Benjamin: Vous avez donc une lucarne sur la question.

M. Kaine: C'est cela.

M. Benjamin: Les précédents historiques ne vous sont pas très favorables car chaque fois que les coûts ont été réduits et qu'il y a eu des économies, l'expéditeur, le destinataire ou le consommateur n'en ont pas profité en dernière analyse. Autrement dit, on a gardé l'argent.

M. Kaine: Dans un contexte de déréglementation, cependant, nous pensons que tout transporteur qui surcharge une voie routière doit attirer la concurrence. Dans le contexte de la déréglementation, nous apercevons la possibilité de transmettre ces coûts plus rapidement.

M. Benjamin: Soit vous leur faites faire faillite, soit vous en prenez le contrôle.

Le vice-président: Messieurs, encore une fois je vous remercie d'être venus témoigner ici. Vos opinions ont été enregistrées.

M. Carter: Monsieur le président, je vous remercie. Nous sommes contents d'avoir eu cette occasion.

Le vice-président: Le prochain témoin est le Conseil syndical de New Glasgow et des environs. Après cela, nous recueillerons le témoignage du Conseil syndical de Truro et des environs. Pour faciliter le déroulement de la séance, les deux conseils syndicaux pourraient peut-être se présenter en même temps.

Au nom du Conseil syndical de New Glasgow et des environs, nous avons aujourd'hui M. Baker et M. Martin. Messieurs, acceptez-vous que Truro partage la table avec vous? J'imagine que vos convictions ne sont pas très différentes. Nous avons aujourd'hui M. Smith qui représente le Conseil syndical de Truro et des environs. Je vous remercie.

Messieurs, nous avons devant nous vos mémoires, comme c'est en général le cas. Vous pouvez, si vous le voulez, nous les résumer. Cela nous laissera plus de temps pour les questions. Plus vous parlez, moins il reste de temps à ceux qui aimeraient vous poser des questions. Je vous remercie.

M. Everett Baker (représentant national, Conseil syndical du district de New Glasgow): Monsieur le

[Texte]

members of the committee, the New Glasgow and District Labour Council welcomes the opportunity to appear before you today to express our views on the legislation which will deregulate the transportation industry and which is currently before the House of Commons.

Our labour council is an umbrella organization which has as affiliates public- and private-sector workers' unions involved in a wide variety of tasks. These unions will be affected by job loss should the decision to deregulate the transportation industry be implemented.

We would also like to point out that many more people would have been available to present their personal views on what a relaxing of the regulations would do to them and their families, had these hearings been held in New Glasgow or one of the communities in the surrounding area.

Our area, quite often referred to by politicians as the industrial heartland of Nova Scotia, has record levels of unemployment. In 1973 at the Trenton car works we had a work force which peaked at 2,000. Now it is next to zero, which in our opinion is unnecessary when you consider that our lack of a rail-car procurement policy permits between 5,000 and 7,000 rail cars to enter this country.

What makes this information even more distasteful is to realize that our workers have, through their productivity, been able to compete with other countries and win rail-car orders for countries like Zambia and Indonesia—against countries like South Africa and Japan. Our quality of workmanship and expertise in this field is such that our supervisory staff have been assigned to oversee the assembly of the product in the country that ordered them—something that is not ordinarily done.

We would also like to address what we feel to be a change in direction in which this legislation will take us, that being the level of accountability—e.g., the Transportation Commission's change to an agency, and the removal of authority over fares, routes and exit and entry into the industry.

At present we are going through a period when interest rates are dropping and many of the lending institutions are being urged to lower credit card rates or the government will be forced to take action against those they feel are not good corporate citizens. We would like to assure you, Mr. Chairman, that while the members of government who are advocating this stance may have the best of intentions, the person's individual right to lower rates of credit is no match for the control the government now has over transportation. It can extract virtually instantaneous compliance with regulations. If we go the route your legislation is leading us, any effective means of

[Traduction]

président, membres du Comité, le Conseil syndical de New Glasgow et des environs est heureux d'avoir l'occasion de comparaître aujourd'hui devant vous afin de pouvoir exprimer son point de vue sur les dispositions législatives actuellement à l'étude devant la Chambre des communes et visant la déréglementation de l'industrie des transports.

Notre conseil syndical regroupe divers syndicats de travailleurs des secteurs public et privé chargés de tâches très diverses. Si l'on persiste à vouloir déréglementer l'industrie des transports on créera des pertes d'emploi dont auront à souffrir les membres de ces syndicats.

Nous aimerions également dire que beaucoup d'autres personnes auraient pu venir faire valoir leur point de vue quant aux effets qu'un relâchement de la réglementation pourrait avoir sur eux et leur famille, si ces audiences avaient eu lieu à New Glasgow ou dans une des communautés des environs.

Dans notre région, que les politiciens appellent assez souvent le centre de l'activité industrielle de la Nouvelle-Écosse, les taux de chômage n'ont jamais été aussi élevés. En 1973 nous avions, dans l'usine de wagons de Trenton, une main-d'oeuvre atteignant jusqu'à 2,000 personnes. Maintenant on n'y trouve à peu près plus personne. Cette situation aurait pu être évitée et ce n'est que parce que nous n'avons pas de politique touchant l'acquisition des wagons de chemins de fer que de 5,000 à 7,000 wagons viennent au Canada de l'étranger.

Ce qui rend ce renseignement encore plus déplorable c'est de savoir que la productivité de nos travailleurs leur permet de faire concurrence à d'autres pays en remportant, face à des pays tels que l'Afrique du Sud et le Japon, des commandes de wagons de chemins de fer de pays tels que la Zambie et l'Indonésie. La qualité de notre travail et notre expertise dans ce domaine sont telles que notre personnel de supervision a été affecté au contrôle de l'assemblage de nos produits dans les pays qui nous les ont commandés—chose rare.

Nous aimerions également nous pencher sur le seul changement d'orientation que vont entraîner ces nouvelles mesures législatives sur le plan des responsabilités—c'est-à-dire que la Commission des transports va devenir un organisme qui n'aura plus le pouvoir de décider des tarifs, des itinéraires et des entreprises appelées à participer ou à ne plus participer à l'industrie.

À l'heure actuelle, les taux d'intérêt baissent et le gouvernement demande aux établissements de crédit de réduire les taux d'intérêt applicables aux cartes de crédit sous peine de voir le gouvernement adopter des mesures à l'encontre des établissements qui ne feront pas suffisamment preuve de civisme. Nous tenons à vous dire, monsieur le président, que si les membres du gouvernement favorables à cela agissent avec les meilleures intentions, le droit qu'un particulier aurait à se voir accorder une baisse des taux de crédit n'est rien à côté du contrôle que le gouvernement exerce à l'heure actuelle sur les transports. Le gouvernement peut imposer

[Text]

seeking compliance is and would be left to bad press and individuals having to take corrective action.

This area is predominantly involved with heavy industry. We have pulp and paper, salt and coal mining, manufacturing and food and merchandise distribution that use rail services. The services supplied to the companies involved in these enterprises have been reduced over the years.

The CNR has already publicly stated that the prime focus for business will be intermodal service in unit trains. The level and type of service required for the shippers is such that intermodal or unit trains will not be practical by rail. This will force the shippers to the road for intermodal service out of Moncton or a rail centre at the main line between Halifax and Moncton, such as Truro and Amherst. This will place a burden on the province rather than on the federal government. It will also affect safety on the road, as there will be more trucks on the highway driving for longer periods and with less maintenance on the vehicle. This has been clearly demonstrated in the United States since deregulation.

• 1445

The direction in which this legislation would take us, as well, would be where the bottom line determines the cost of our service. Put another way, it would mean we must find the cheapest way of getting things done, or a corporate American way of doing things where the profit motive determines what will and will not be done. Imagine decisions about the transport of radioactive waste, PCBs, or hazardous materials left to the devices of the corporations with an eye for the bottom line. If this legislation is passed, all of the above could be a reality, and instead of a blocked line because of a derailment, we could have a derailment of the magnitude of Mississauga with us at any time.

With the announcement that deregulation would be introduced into the legislation, the railroad in this part of the country has been permitted to deteriorate at an even faster pace than normal. For example, the Grand Narrows Bridge, because of that lack of a continuing maintenance program, now can only handle two-thirds of a regular carload of rails coming out of Sydney. This situation, as well as lack of maintenance on the Truro to North Sydney line, will in our opinion add additional costs to transport costs for all northern Nova Scotia and Cape Breton. Eventually this will erode our competitive advantages obtained through increased productivity.

[Translation]

un respect quasi immédiat de la réglementation. Si vous suivez la voie qui semble tracée par vos nouvelles mesures législatives, vous perdrez tout moyen d'obtenir le respect des dispositions, l'initiative étant alors laissée soit aux campagnes de presse soit à l'action des individus.

Dans ce domaine, il s'agit surtout de l'industrie lourde. L'industrie du papier et de la pâte à papier, les mines de sel et de charbon, les manufactures, l'industrie alimentaire et la distribution des marchandises ont recours au transport ferroviaire. Les services fournis aux compagnies actives dans ces divers secteurs ont baissé au cours des ans.

Le Canadien National a déjà déclaré publiquement qu'il entend faire porter son principal effort commercial sur le service intermodal par trains entiers. Étant donné le niveau et le type de service qu'exigent les expéditeurs, ce transport intermodal ou par trains entiers ne pourra guère se faire par chemin de fer. Ceci obligera les expéditeurs à choisir le transport routier pour le service intermodal en partance de Moncton ou pour un centre ferroviaire sur la ligne principale entre Halifax et Moncton, Truro ou Amherst par exemple. Ceci imposera le fardeau à la province plutôt qu'au gouvernement fédéral. Cela aura également pour effet de nuire à la sécurité routière étant donné que les camions seront plus nombreux sur les routes, que les chauffeurs conduiront plus longtemps et que les véhicules seront moins bien entretenus. C'est ce qu'on constate aux États-Unis depuis la déréglementation.

Étant donné l'orientation que les nouvelles mesures législatives vont imposer à ce secteur, ce sont les considérations de profit qui déterminent le coût du service. Autrement dit, il faudra que nous trouvions la manière la moins coûteuse de faire ce qui doit être fait et donc d'agir comme le font les sociétés américaines où c'est le profit qui dicte ce qui sera et ce qui ne sera pas fait. Pouvez-vous envisager que les décisions relatives au transport des déchets radioactifs, aux PCB ou à d'autres matières dangereuses seraient laissées à des sociétés qui songent surtout à leurs bénéfices. Tout cela pourrait arriver si les mesures législatives envisagées sont adoptées et au lieu d'une ligne bloquée à cause d'un déraillement, on risque de voir plus fréquemment des déraillements de l'importance de celui qui s'est produit à Mississauga.

En annonçant les mesures de déréglementation que devait comprendre le nouveau projet de loi, on a laissé les chemins de fer dans cette partie du pays se détériorer encore plus rapidement que d'habitude. À cause d'un programme défaillant d'entretien, le pont de Grand Narrows, par exemple, ne peut maintenant accueillir, s'agissant de cargaisons de rails en provenance de Sydney, des wagons réguliers chargés aux deux tiers. Cet état de choses, et le défaut d'entretien de la ligne Truro-North Sydney, va à notre avis, faire augmenter le prix des transports dans tout le nord de la Nouvelle-Écosse ainsi que dans le Cap-Breton. Cela finira par porter atteinte à la production concurrentielle que nous avons obtenue grâce à l'augmentation de notre productivité.

[Texte]

All in all, Mr. Chairman, this is not legislation, as you may have realized, we in Atlantic Canada can accept for those few obvious reasons which time will only uncover more of. Transport deregulation will not enhance the prospects of the workers and business in the area represented by the New Glasgow and District Labour Council. At this time, when we need every advantage to ensure that we have a safe, reliable, and accessible transportation system, this new legislation contained in Bills C-18 and C-19 is going to cut us off from the mainstream and put us at a disadvantage.

Therefore, we respectfully request that your committee, Mr. Chairman, recommend the following: (1) we return a properly regulated transportation system based on equal access and cost; (2) that the transportation policy be properly investigated in every community by means of a thorough public hearing, to meet the needs of all Canadians; and (3) under any circumstances the transport policy of this nation cannot be directed by market forces. It is imperative that the legislation, Bills C-18 and C-19, be withdrawn in favour of a comprehensive transportation policy, a policy with specific roles and objectives for the transport industry. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. The Chair omitted asking at the beginning if you would introduce the people with you.

Mr. Harvey Martin (President, New Glasgow and District Labour Council): With me are Everett Baker, a representative of CLC, Dana Hollis, CBRT, and Mr. Smith from Truro.

The Vice-Chairman: Mr. Smith, would you like to make some remarks also?

Mr. Foster Smith (President, Truro and District Labour Council): Thank you, Mr. Chairman. Truro and the surrounding areas have always been the transportation hub for both rail and truck transportation in Nova Scotia. Every day rail and truck traffic, involving great amounts of imports and exports and goods from Newfoundland and Nova Scotia, flow through our community. Industries, and therefore employment, in our community are heavily dependent on these two forms of transportation.

Today, Truro, like most small Canadian communities that have a reliance on these two transportation industries for a major portion of their economic base, shares a concern of what happens to the transportation industry and what effect it will have on our community.

Recently the rail line between central Canada and the Port of Halifax was severed. As we all are aware, Port Halifax is the import-export link with central Canada. This fragile link was broken due to a train derailment.

[Traduction]

Ainsi, monsieur le président, comme vous avez pu vous-même le constater, ce ne sont pas là des dispositions législatives que nous, de la région Atlantique, pouvons accepter étant donné les raisons évidentes que nous vous avons exposées et pour toutes les autres raisons qu'on découvrira avec le temps. La déréglementation des transports ne va pas améliorer les chances des travailleurs et les entreprises dans la région représentée par le Conseil syndical de New Glasgow et des environs. A une époque où nous avons besoin de tous les avantages possibles afin d'assurer à cette région un système de transport sûr, fiable et accessible, les nouvelles dispositions inscrites dans les projets de loi C-18 et C-19 vont nous couper du courant et nous mettre en position d'infériorité.

C'est pourquoi, monsieur le président, en toute déférence, nous recommandons: 1) de revenir à un système de transport correctement réglementé et fondé sur l'égalité d'accès et de coûts; 2) de procéder, dans toutes les communautés et au moyen d'audiences publiques à une enquête sur la politique des transports en réponse aux besoins de l'ensemble des Canadiens; et 3) d'éviter coûte que coûte que la politique des transports de ce pays soit laissée à l'initiative des forces du marché. Il faut que les dispositions législatives envisagées, les projets de loi C-18 et C-19, soient retirées et remplacées par une politique générale des transports, une politique fixant, pour l'industrie des transports, des rôles et des objectifs bien définis. Je vous remercie.

Le vice-président: Monsieur, je vous remercie. Nous avons oublié, au début de votre intervention, de vous demander de présenter les personnes qui vous accompagnent.

M. Harvey Martin (président, Conseil syndical de New Glasgow et des environs): Je suis accompagné de M. Everett Baker, représentant du CTC, de Dana Hollis, de la FCCT, et de M. Smith de Truro.

Le vice-président: Monsieur Smith, auriez-vous également des observations à faire?

M. Foster Smith (président, Conseil syndical de Truro et des environs): Monsieur le président, je vous remercie. Truro et ses environs ont toujours été le centre des transports ferroviaires et des transports routiers en Nouvelle-Écosse. Chaque jour, le trafic routier et ferroviaire charriant de très grosses quantités d'importations, d'exportations et de marchandises de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, traverse notre région. Les industries et donc l'emploi dans notre communauté dépendent étroitement de ces deux modes de transport.

Aujourd'hui, Truro, comme la plupart des petites villes canadiennes dont l'économie dépend principalement de ces deux modes de transport, s'inquiète de l'avenir de l'industrie des transports et des effets que cela pourra avoir sur notre communauté.

Récemment, la ligne de chemin de fer entre le port d'Halifax et le centre du Canada a été coupée. Comme nous le savons tous, le port d'Halifax assure la liaison, en matière d'importation et d'exportation, avec le centre du

[Text]

Had the rail line from Oxford Junction to Pugwash been maintained there would have been no disruption. Derailment, like deregulation, would be a licence to permit more rail lines to deteriorate. In fact, it would appear to be a *fait accompli*.

• 1450

It is interesting to observe that the amount of truck transportation located in and around our community has increased and the trucking industry has become one of the major employers over the last few years. Therefore, the implementation of Bill C-18 and Bill C-19 is an immense concern to the Truro and District Labour Council.

A three-year study undertaken by the California Public Utilities Commission reveals that the condition of their state's general freight trucking industry has deteriorated since the Motor Carrier Act deregulations were passed in 1980. They targeted three problem areas in the carrier industry that have been directly affected by deregulation:

1. Carriers are no longer able to maintain their old equipment or replace it with newer models because they had to cut costs to stay competitive.

2. The need to compete means safety standards are lax and drivers are overloading their vehicles to stay on the road longer, which leads to fatigue. Both these contribute to a rise in truck-related accidents.

3. As a consequence of deregulation, investors are bypassing the carrier industry and putting their money into more lucrative ventures. This makes adequate financing difficult for the truckers and contributes to their downward spiral.

The California Public Utilities Commission's analysts of the situation have concluded that rate cutting is destructive, not only to the industry itself but also to the public it serves. Small communities in that state which have a dependence on this portion of the transport industry suffer as a direct result of deregulation. Unfair rates have resulted in a loss to the quality and quantity of services, and the term cut-throat best describes the turmoil on the trucking industry. These projected losses would contribute to lower standards of living and would be reflected both socially and economically in our community.

The suggestion is that due to deregulation, American truckers could find our situation ripe for the picking, could make inroads into our markets and could cause displacement of local carriers. The spin-off employment

[Translation]

Canada. Ce lien fragile a été coupé par un déraillement des chemins de fer. Si la ligne de chemin de fer de Oxford Junction à Pugwash avait été entretenue en bon état, il n'y aurait pas eu d'interruption de service. Le déraillement, comme la déréglementation, va servir de prétexte à la détérioration d'autres lignes de chemin de fer. Il semble déjà y avoir fait accompli.

Il est intéressant de noter l'intensification des activités de camionnage à l'intérieur et dans les environs de notre collectivité et le fait que le secteur du camionnage est devenu, ces dernières années, un des principaux employeurs. C'est pourquoi la mise en oeuvre des projets de loi C-18 et C-19 préoccupent grandement le Conseil syndical de Truro et ses environs.

D'après une étude étalée sur trois ans et réalisée par la *California Public Utilities Commission*, l'état du secteur général du transport par camion de marchandises en Californie s'est détérioré depuis la déréglementation, opéré en 1980, en vertu de la *Motor Carrier Act*. Les auteurs de l'étude ont cerné trois problèmes directement attribuables à la déréglementation du secteur du transport routier:

1. Les transporteurs ne peuvent désormais plus entretenir leur vieux matériel pour remplacer celui-ci par des véhicules neufs parce qu'ils doivent réduire leurs coûts pour faire face à la concurrence.

2. Ce besoin de compétitivité entraîne un relâchement des normes de sécurité et une tendance parmi les chauffeurs à surcharger leur véhicule pour circuler plus longtemps, ce qui entraîne une fatigue. Ces deux facteurs contribuent à une augmentation du nombre d'accidents mettant en jeu des camions.

3. La déréglementation a fait que les investisseurs contournent le secteur du transport routier et investissent plutôt dans les entreprises plus lucratives. Cela signifie qu'il est difficile pour les entreprises de camionnage d'obtenir un financement convenable et que cela contribue à leur chute.

Les analystes de la *California Public Utilities Commission* ont conclu que les baisses des tarifs étaient préjudiciables non seulement au secteur visé, mais aussi au public qu'il dessert. La déréglementation a donc des conséquences nuisibles directes sur les petites collectivités de la Californie qui dépendent de ce segment du secteur des transports. Des taux injustes ont entraîné une baisse quant à la qualité et la quantité des services, et la meilleure façon de décrire le chambardement qui caractérise actuellement l'industrie du camionnage est de dire que celui-ci est victime d'une concurrence acharnée. Les pertes prévues risquent de faire baisser le niveau de vie, ce qui aurait des conséquences sociales et économiques dans notre collectivité.

Cela nous amène à penser que la déréglementation pourrait inciter les camionneurs américains à profiter de notre situation, à faire des percées dans nos marchés et à se substituer ainsi aux transporteurs locaux. Cela

[Texte]

created by this industry would be destroyed. Repair shops, maintenance garages, fuel suppliers, the food industry and part suppliers would all be affected with the introduction of deregulation.

Another major concern is highway safety. Other American studies indicate a substantial increase in truck-related accidents and fatalities. A report by the Senate Committee on Commerce, Science and Transportation shows a rise of 23.4% from 1983 to 1985 since deregulation was adopted. According to the Insurance Institute for Highway Safety, the number of truck-related fatalities rose 11.3% from 1982 to 1985. Injuries reported in truck-related accidents also rose from 25,779 in 1982 to 29,149 in 1985, as reported by the Federal Highways Administration Bureau of Motor Carrier Safety, which is an increase of 13%.

In addition, many small trucking operations went bankrupt as a result of not having the financial backing of larger companies. The end result is that the consumer has to pay the cost associated with this turmoil which is casually describe as extenuating circumstances.

The Truro and District Labour Council cannot see any benefits securing to our area with the implementation of Bill C-18 or Bill C-19. From the information presented, it would not be in the best interests of our community, our province or our country as a whole to proceed with a plan for deregulation which has been revealed as inadequate and inappropriate in such areas of job creation and safety. The figures are there for anyone to check and have been compiled by those who have been involved with a deregulated system.

In terms of what deregulation would do in the transportation industry to Truro and surrounding area, which has an extensively high density of motor carrier traffic moving through our community, safety must be a prime consideration. Information supports a deregulation of the two main components: the equipment and the personnel.

The ability of small businesses to operate and survive in what is described in the business world as competition would certainly prove to be difficult if not impossible given the record of "need to compete" from south of the border. It is from this type of information, which supports what workers and small business suspected, that the Truro and District Labour Council can neither support deregulation nor Bill C-18 and Bill C-19. Respectfully submitted, Truro and District Labour Council.

[Traduction]

éliminerait les emplois créés indirectement par cette industrie. Bref, la déréglementation se répercuterait sur les ateliers de réparation, les garages d'entretien, les fournisseurs de carburant, l'industrie alimentaire et les fournisseurs de pièces.

Nous nourrissons également de graves préoccupations en ce qui concerne la sécurité routière. D'après d'autres études réalisées aux États-Unis, on a enregistré dans ce pays une hausse sensible des accidents et des décès mettant en jeu des camions. Dans un rapport publié récemment, le Comité du Sénat sur le commerce, les sciences et les transports montre qu'entre 1983 et 1985, c'est-à-dire depuis la déréglementation, ces accidents et décès ont augmenté de 23,4 p. 100. Selon le *Insurance Institute for Highway Safety*, le nombre de décès mettant en jeu des camions a crû de 11,3 p. 100 entre 1982 et 1985. D'après le *Federal Highways Administration Bureau of Motor Carrier Safety*, le nombre de blessures signalées lors d'accidents de camions est également passé au cours de la même période de 25,779 à 29,149, soit une hausse de 13 p. 100.

De plus, beaucoup de petites entreprises de camionnage ont fait faillite, faute de l'appui financier de grandes sociétés. C'est en définitive le consommateur qui doit faire les frais du chambardement que l'on appelle, sans trop y penser, des circonstances atténuantes.

Le Conseil syndical de Truro et de ses environs ne peut pas voir quels avantages pourrait avoir, pour notre région, le projet de loi C-18 ou C-19. Comme vous pouvez le voir d'après les renseignements que nous avons présentés, il ne serait dans l'intérêt ni de notre collectivité, ni de notre province ni du pays de mettre en application un plan de déréglementation dont on a fait voir le caractère inacceptable et inapproprié sur les plans de la création d'emplois et de la sécurité. N'importe qui peut vérifier les chiffres, qui ont été réunis par des personnes qui fonctionnent dans un régime déréglementé.

En ce qui concerne les conséquences de la déréglementation sur l'industrie du transport à Truro et dans la région avoisinante, qui est caractérisée par une forte densité de circulation routière, la sécurité doit être considérée comme un élément d'importance primordiale. D'après les renseignements que nous possédons, la déréglementation serait justifiée pour les deux éléments principaux que sont le matériel et le personnel.

• 1455

Il serait certes difficile sinon impossible pour les petites entreprises d'exploiter et de survivre face à ce que l'on appelle, dans le milieu des affaires, la concurrence, compte tenu du «besoin de faire concurrence» des entreprises américaines. Vu l'information dont nous disposons, qui appuie ce que les travailleurs et la petite entreprise soupçonnaient déjà, le Conseil syndical de Truro et de ses environs ne peut se montrer favorable ni à la déréglementation ni aux projets de loi C-18 et C-19. Respectueusement soumis.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Smith and Mr. Martin. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to thank the witnesses who are before us today expressing the points of view of their respective regions.

One thing of interest in the presentation just made by the Truro and District Labour Council is that you are quite right to explain that Bill C-19 could put an awful lot of pressure on the trucking industry at a time when the insurance companies are already putting an awful lot of pressure on them.

Do you agree that it is impossible and certainly not reasonable for the government on the one hand to impose this new way of doing things but not at the same time make absolutely sure that the insurance companies are not going to abuse and put into bankruptcy some of the trucking industry who might not be able to afford the excessive increase in the premiums they have to pay for liability insurance?

Mr. Smith: I do not really know exactly how to answer that. I might add that I drive a tractor-trailer myself for a living, so I can speak a bit on the highway conditions; I cannot speak too much on the railway end of the transportation industry. But under a deregulated system, with the equipment going longer with less service and the men going longer with less rest time and stuff like that, I think it would put quite a burden on them for the increase in insurance.

• 1500

Perhaps some of the regulations could be relaxed a bit, but under a completely deregulated system, I do not see how the smaller carriers could. The larger carriers would be able to absorb the costs and the like, but the smaller regional carriers, the smaller family operations and so on, in the long run I think would not be able to afford the insurance or the upkeep to compete, because the bigger carriers could cut their rates in order to absorb the small carriers.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Martin, Mr. Smith and your colleagues, I want to thank you for appearing before us today. I have a couple of questions, so let me start with Mr. Martin.

I come from Thunder Bay and we shared common ownership between the Trenton Works and Cancar in Thunder Bay for quite some time, so I have a kindred feeling toward what you have been going through, much the same as we have.

Is one of the things this committee should do is to put a provision in the bill that would require the Canadian fleet

[Translation]

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs Smith et Martin. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je remercie tout d'abord les témoins de nous avoir fait part des points de vue de leurs régions respectives.

En ce qui concerne l'exposé que vient de faire le Conseil syndical de Truro et de ses environs, vous avez tout à fait raison de dire que le projet de loi C-19 exercerait une forte pression sur l'industrie du camionnage précisément au moment où les compagnies d'assurance lui imposent de fortes contraintes.

Êtes-vous d'accord pour dire qu'il est impossible et certes déraisonnable pour le gouvernement d'imposer d'une part cette nouvelle façon de procéder, sans, d'autre part, s'assurer que les compagnies d'assurance ne vont pas abuser de leur situation et acculer à la faillite certaines entreprises de camionnage qui ne sont peut-être pas en mesure d'absorber l'augmentation appréciable des primes pour leur assurance-responsabilité?

M. Smith: Je ne sais pas exactement comment vous répondre. Je vous signale que, pour gagner ma vie, je conduis justement un camion-remorque, de sorte que je connais un peu la situation en ce qui concerne le transport routier; par contre, je ne suis pas tellement au courant de la situation quant au transport ferroviaire. Mais comme dans un régime déréglementé, les véhicules devront rouler plus longtemps sans entretien et les hommes, travailler plus longtemps sans pause ou congé, je pense que cela va provoquer une augmentation des primes d'assurance.

Peut-être faudrait-il assouplir un peu la réglementation, mais si on procède à une déréglementation complète, je ne vois pas comment les petites entreprises vont survivre. Les grands transporteurs pourront absorber les coûts, par exemple, mais les petits transporteurs régionaux, les petites exploitations familiales, ne pourront en définitive assumer les frais d'assurance et d'entretien nécessaires pour faire face à la concurrence, parce que les grandes entreprises pourraient réduire leurs tarifs pour les absorber.

M. Ouellet: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Martin, monsieur Smith, je vous remercie, ainsi que vos collègues, d'être venus témoigner devant nous aujourd'hui. J'aurais quelques questions à vous poser. Permettez-moi de les adresser tout d'abord à M. Martin.

Je viens de Thunder Bay et il y a propriété commune entre *Trenton Works* et Cancar depuis déjà assez longtemps, et je comprends donc assez bien votre situation, qui est fort semblable à la nôtre.

Est-ce qu'une des mesures que le Comité pourrait prendre serait d'inclure dans le projet de loi une

[Texte]

or any rail cars used in Canada, with one exception, to be built in Canada? The one exception would be legitimate traffic that is originating in the United States for Canadian destinations. It would be difficult for us to try and have that situation changed. Is that what you are looking for in terms of your comments in the brief about the lack of a Canadian policy?

Mr. Martin: The lack of the policy is that at this time the Americans are shipping into Canada, on the average, between 5,000 and 7,000 cars a year, which could be a glut in Canada.

Mr. Angus: Are you talking about leased cars?

Mr. Martin: Yes, leased cars. And they have a lower safety standard than a Canadian car built in Canada; their braking system does not have to be up to par with Canadian standards.

Mr. Angus: Sir, let me stop you there. Are you talking about the manufacturing standard as opposed to the operational standard?

Mr. Martin: Yes.

Mr. Angus: Oh, really.

Mr. Martin: With our own company, I would say about 95% is Canadian product put into the car, where another industry's is usually exported in from some other country.

Mr. Angus: I think the maintenance of those leased cars is down in the United States as well.

Mr. Martin: Yes.

Mr. Angus: It is certainly not done by CN or CP shops.

Okay. Let me go to Mr. Smith. You gave us a long list of the truck companies that have established around Truro. I think you were here when we had witnesses from the Retail Council of Canada.

Mr. Smith: No, I was not.

Mr. Angus: No? Okay. One of the things they talked about was that a number of their members have their own fleets, whether it is Sears or Canadian Tire or who else. Right now they are restricted in that they can only do front haul, they cannot pick up any back haul unless it is returns or something which would probably be very small. They are suggesting that under this legislation, if it goes through, they will be able to pick up some back-haul; they did not suggest they were going to go into it totally. Would that create risk? Having giants like that able to now compete, would that put some of those 24 companies that are based in your community at risk?

[Traduction]

disposition exigeant que le parc canadien ou les wagons de chemin de fer utilisés au Canada soient, à une exception près, construits ici? La seule exception admissible serait les acheminements légitimes depuis les États-Unis vers des points de destination au Canada. Il serait difficile pour nous ici de changer cette situation. Est-ce à cela que vous songez lorsque vous parlez, dans votre mémoire, de l'absence d'une politique canadienne?

M. Martin: L'absence de cette politique se traduit par le fait qu'à l'heure actuelle, les Américains acheminent en moyenne au Canada entre 5,000 et 7,000 wagons par année, ce qui peut être excessif pour notre marché.

M. Angus: Voulez-vous dire les wagons loués?

M. Martin: Oui, les wagons loués. De plus, la norme de sécurité qui s'y applique est moins stricte que pour les wagons construits au Canada; leurs systèmes de freinage ne doivent pas nécessairement se conformer aux normes canadiennes.

M. Angus: Permettez-moi de vous arrêter ici. Parlez-vous des normes de fabrication plutôt que des normes d'exploitation?

M. Martin: Oui.

M. Angus: Ah, vraiment.

M. Martin: Dans notre société, je dirais que le contenu du wagon est à 95 p. 100 canadien, tandis que dans une autre société, le produit est généralement importé de l'étranger.

M. Angus: L'entretien de ces wagons loués se fait également aux États-Unis, n'est-ce pas?

M. Martin: Oui.

M. Angus: Ce ne sont pas les ateliers de CN ou de CP qui s'en occupent.

Bon, d'accord. Permettez-moi maintenant d'interroger M. Smith. Vous nous avez énuméré beaucoup de sociétés de camionnage qui se sont établies dans les environs de Truro. Vous étiez ici, je pense, lorsque nous avons accueilli des témoins du Conseil canadien du commerce de détail.

M. Smith: Non, je n'y étais pas.

M. Angus: Non? D'accord. Un des points qu'ils ont fait valoir était que nombre de leurs membres possèdent leurs propres parcs de véhicules, qu'il s'agisse de Sears, de Canadian Tire ou d'une autre entreprise. À l'heure actuelle, ils ne peuvent transporter les expéditions qu'à l'aller, ils ne peuvent pas faire de cueillette au retour, à moins qu'il s'agisse d'articles retournés ou de très petites quantités de marchandises. Selon eux, si ce projet de loi est adopté, ils pourront faire du transport de retour; ils n'ont toutefois pas dit qu'ils allaient se lancer entièrement dans cette entreprise. Est-ce que cela créerait des risques? Est-ce que le fait que des entreprises géantes comme celles-là puissent faire concurrence serait préjudiciable à certaines des 24 sociétés qui ont leur siège dans votre collectivité?

[Text]

[Translation]

• 1505

Mr. Smith: Yes, it would, very much so. As you mentioned, those companies haul their own goods and they do not need the same type of licence the interprovincial carriers might lose. If they would go into what you might class as the free market system, every tonne or trailer load of goods they moved would be one tonne or one trailer load less for a company in the business of mixed cargo and interprovincial trade.

Mr. Angus: It would more than likely be the smaller communities and the smaller carriers that would disappear under these circumstances.

Mr. Smith: Yes, it would.

Mr. Angus: You indicated you operate a tractor. Do you run into the United States at all?

Mr. Smith: No, I do not.

Mr. Angus: In Canada within the area in which you travel, have you noticed a difference between the safety attitudes and records of the established companies as opposed to owner-operators?

Mr. Smith: There is some difference, but the majority of your owner-operators, especially the ones who are contracted with the bigger companies, have to follow their safety standards. The individual who is more or less working on his own with no ties to any one company has safety standards and so on that are less than a company's. But a lot of the owner-operators who are tied to the big companies have to follow the company's safety standards.

I just wanted to make one other point too. The safety standards in the United States are a lot less than what they are in Canada. For instance, on their braking systems on their vehicles, which is just one area I know of, they are less regulated than ours are. With an influx of their vehicles in here on a free market system, you are just going to have more vehicles with less stopping power and so on than our own carriers do.

Mr. Angus: It is interesting you say this. Your colleagues commented earlier that the manufacturing standards for rail are less. In Canada for pulp trucks, for the trailers, and for those with the extra axle that comes down under full load, there is no requirement that the axle have brakes, but they install them as a matter of course. So the logging companies, once those brakes wear out, cut the lines because there is no law that requires their existence in a properly maintained manner. They have eliminated the buffer. I think this is what we are worried about; while rules may be put in place for their safety, everybody will

M. Smith: Oui, cela serait très préjudiciable. Comme vous l'avez signalé, ces sociétés transportent leurs propres marchandises et n'ont pas besoin du même genre de permis que les transporteurs extra-provinciaux risquent de perdre. Si elles se lancent dans ce qu'on pourrait appeler un régime de libre marché, chaque tonne, chaque chargement complet de marchandises qu'elles transporterait équivaldraient à une tonne ou à un chargement complet de moins pour une entreprise qui s'occupe de transport extra-provincial ou de marchandises mixtes.

M. Angus: Dans ces circonstances, il est plus que probable que les petites collectivités et entreprises de transport disparaîtraient.

M. Smith: En effet.

M. Angus: Vous avez dit conduire un camion-remorque. Est-ce que vous vous rendez jusqu'au États-Unis?

M. Smith: Non.

M. Angus: Au Canada, dans la région que vous desservez, avez-vous constaté une différence sur les plans de l'attitude et du bilan en matière de sécurité entre les sociétés établies et les propriétaires exploitants?

M. Smith: Il y a une différence, mais la plupart des propriétaires-exploitants, spécialement ceux qui ont conclu des contrats avec les grandes sociétés, doivent respecter les normes de sécurité de ces dernières. L'individu qui fait plus ou moins du travail indépendant et qui n'est pas rattaché à une société donnée s'en tient à des normes de sécurité moins strictes que celles qui s'appliquent à une société. Mais beaucoup de propriétaires-exploitants sont rattachés à des grandes sociétés et doivent donc observer les normes de sécurité de ces dernières.

Je voulais également faire valoir un autre point. Les normes de sécurité qui s'appliquent aux États-Unis sont beaucoup moins strictes que celles en vigueur au Canada. En ce qui concerne les systèmes de freinage de véhicules, par exemple, qui est un aspect que je connais, leur réglementation est moins stricte que la nôtre. Or si les véhicules des entreprises américaines entrent massivement au Canada en régime de libre marché, cela voudra dire qu'il y aura sur nos routes un plus grand nombre de véhicules ayant une capacité de freinage moindre que ceux de nos propres transporteurs.

M. Angus: Il est intéressant que vous notiez ce point. Vos collègues ont déjà signalé que les normes de fabrication qui s'appliquaient au matériel ferroviaire étaient moins strictes. En ce qui concerne les camions de pâtes, au Canada, les remorques, celles dont l'essieu supplémentaire baisse en cas de chargement complet, il n'est pas nécessaire que l'essieu soit muni de frein, mais on les installe de toute façon. Mais les freins usés, les sociétés d'abattage coupent les fils étant donné que la loi ne les oblige pas à maintenir ceux-ci en bon état. Cela élimine le tampon de sécurité. C'est ce qui nous inquiète,

[Texte]

aim for the lowest common denominator as opposed to the highest.

One of the mechanisms we have been talking about, which may provide some protection, although it would not be a panacea by any means, is the right of an individual—say, a mechanic for a trucking company or for an airline company and perhaps even on the rail side, although I am not so sure about it yet—to have the right to prevent a piece of equipment from being utilized by somebody else. Much as in some of the health and safety legislation, the individual can refuse to work in an unsafe environment—an environment that is unsafe to themselves—without fear of company retribution.

Let me just throw it to all of you: Is there a need for a similar kind of legislation or amendments within this bill to give the mechanic who fixes your truck the right to say you cannot take it without getting penalized or pressured by the company to allow the truck to go for one more run?

Mr. Smith: Yes, I agree wholeheartedly; it should be.

Mr. Angus: What about on the rail side? Is there a need for such a stipulation? Or are you reasonably covered now?

Mr. Dana Hollis (Delegate, Truro and District Labour Council): I would say there is no mechanism in place as outlined. I do not work on rail cars or in the industry. But as I understand it, there is no mechanism to lock out or tag out a particular device as you might in an industrial establishment.

• 1510

So if a car is defective, it can be ordered on the line. The people who do that are the carmen, and they would put it on the main line. Then if it becomes defective it becomes the running crew's responsibility to ensure that it is taken off when it becomes defective.

So there should be a mechanism that it is locked out until it satisfies an independent body, the same as the couples. . .

Mr. Baker: I could just make an additional comment. If the two pieces of legislation you had tabled in the House become law then I cannot see an amendment of that sort, where you would be permitted to tag out or lock out or refuse to operate something that was unsafe, being of any particular value to any of the workers. The legislation itself is not subject to an amendment of that sort. In order to give a worker the feeling of security in being able to do that, you would have to have an awful lot more protection than the current bills have.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor.

[Traduction]

je pense; on a beau imposer des règles de sécurité, chacun essaie de s'en tenir au minimum, plutôt que de viser le maximum.

Un des mécanismes dont nous avons discuté et qui assurerait éventuellement une certaine protection, bien qu'il ne s'agisse absolument pas d'une panacée, consisterait à reconnaître le droit d'une personne—par exemple d'un mécanicien qui travaille pour une société de camionnage, une ligne aérienne ou une société ferroviaire, je n'en suis pas encore sûr—d'empêcher qu'une pièce de matériel soit utilisée par quelqu'un d'autre. Cela rejoindrait les mesures qui s'appliquent en matière de santé et de sécurité et selon lesquelles une personne peut refuser de travailler dans un milieu dangereux—c'est-à-dire un milieu dangereux pour elle—sans crainte de représailles de la part de la société.

Voilà donc ce que je vous demande: faudrait-il adopter des mesures semblables ou apporter un amendement à ce projet de loi pour reconnaître au mécanicien qui répare le camion le droit de dire qu'il ne peut laisser celui-ci être utilisé sans crainte d'être pénalisé par la société pour avoir laissé le véhicule faire un autre trajet?

M. Smith: Absolument; il faudrait le faire.

M. Angus: Qu'en est-il pour les sociétés ferroviaires? Faudrait-il adopter une disposition semblable? Ou êtes-vous raisonnablement protégés actuellement.

M. Dana Hollis (délégué, Conseil syndical de Truro et de ses environs): A mon avis, il n'existe pas de mécanisme comme celui que vous venez de présenter. Je ne travaille pas sur les wagons de chemin de fer ou dans l'industrie ferroviaire. Mais je crois savoir qu'il n'y a pas de mécanisme permettant de mettre de côté un dispositif donné, comme cela pourrait se faire dans une installation industrielle.

Si un wagon est défectueux, il peut être mis sur la voie. Ce sont les préposés aux wagons qui s'en occupent, et ils mettraient le wagon sur la voie principale. Puis, si celui-ci devient défectueux, c'est à l'équipage de route qu'il appartient de le mettre hors service.

Il devrait donc y avoir un mécanisme permettant de mettre une pièce de matériel hors service tant qu'un organisme indépendant n'est pas convaincu, comme cela se fait pour les couples. . .

M. Baker: J'aurais juste une observation supplémentaire à faire. Si les deux projets de loi déposés à la Chambre sont adoptés, je ne vois pas quelle utilité il y aurait pour les travailleurs d'adopter une modification qui permettrait de mettre de côté une pièce de matériel ou de refuser de s'en servir parce qu'elle n'est pas sûre. La loi comme telle ne peut pas être modifiée de cette manière. Pour qu'un travailleur se sente en mesure d'agir ainsi, il faudrait prévoir beaucoup plus de protection que celle que renferment les projets de loi actuels.

Le vice-président: Monsieur Taylor.

[Text]

Mr. Taylor: I wonder if I could just refer to the point that Mr. Smith, I think, made to Mr. Angus regarding a truck that belonged to one firm picking up a load from other people on the way back. If that truck did that, it would have to be properly licensed. It could not do it with the same licence. So there would be that protection. You would have to buy the other licence. So it would have to make it worth while.

The other point I want to make is on the third axle. If that is permitted in a province, it is permitted by the provincial government. One group this morning said that this third axle was permitted in Nova Scotia.

A witness: Yes, it is.

Mr. Taylor: It is not permitted in other provinces. It is up to the provincial government to permit that or otherwise, and they generally check and see whether they are satisfied that it is safe.

But the main point I want to raise with you, Mr. Smith, is where you refer to unfair rates and cutthroat rates. Under Bill C-18, there is a subclause 112(2) that says that rates shall be—there is no doubt about it—compensatory, and predatory rates, charging below the cost, are forbidden. It becomes an offence if they charge something under the cost of production. So I thought I should point that out to you. I agree that if what you are saying was permitted it would be absolutely wrong, but predatory rates would be an offence and they could be prosecuted. I thought I should bring that to your attention.

Mr. Smith: Thank you.

The Vice-Chairman: Gentlemen, once again thank you for having been so co-operative with the two labour councils coming together. Thank you for your brief. You are part of the record. We recognize your concerns, as all Canadians have concerns, in any changes we make, and hopefully at some point in time everything will be ideal for everyone. Thank you very much.

Mr. Angus: Mr. Chairman, thank them too for doubling up.

Mr. Smith: Mr. Chairman, I would just like to apologize to you. I noticed that your name was spelled wrong on the brief. Our apologies to you for that; it was not intentional.

The Vice-Chairman: No problem there, Mr. Smith.

Our next witness is IITOPS, International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies, Dalhousie University. I believe we have a Mr. John Gratwick and Dr. Brooks. We have your brief before us, and from what I understand it is brief and to the point. You have the floor.

[Translation]

M. Taylor: Permettez-moi de revenir à un point que M. Smith, je pense, a signalé à M. Angus au sujet de la possibilité qu'un camion appartenant à une entreprise ramène un chargement pour une autre société. Pour cela, il faudrait que le camion ait le permis nécessaire. Cela ne pourrait se faire en vertu d'un seul et même permis. Il y aurait donc cet élément de protection. Il faudrait que l'entreprise se procure l'autre permis. Il faudrait donc que cela en vaille la peine.

L'autre point que je voudrais faire valoir a trait au troisième essieu. Si cela est permis dans une province, est-ce que cela est autorisé par le gouvernement provincial? Un groupe, ce matin, a affirmé que le troisième essieu était permis en Nouvelle-Écosse.

Un témoin: Oui, c'est permis.

M. Taylor: Mais ce n'est pas permis dans les autres provinces. C'est au gouvernement provincial qu'il appartient d'accorder ou de refuser cette autorisation, et les autorités compétentes vérifient généralement pour voir si tout est sûr.

Mais le principal point que je voulais soulever, monsieur Smith, est celui touchant les tarifs injustes et la concurrence acharnée. Le paragraphe 112(2) du projet de loi C-18 stipule que les tarifs—il n'y a pas de doute à cela—doivent être compensatoires et que les prix déloyaux, c'est-à-dire inférieurs au coût, sont interdits. Cela veut dire que l'entreprise qui exige des tarifs inférieurs au coût de production commet une infraction. Je voulais tout simplement vous signaler cela. Je suis d'accord avec vous que, si cela était permis, cela serait très préjudiciable, mais le fait est que l'imposition de prix déloyaux constitue une infraction pouvant justifier une poursuite. Je voulais donc tout simplement vous signaler cela.

M. Smith: Merci.

Le vice-président: Messieurs, je vous remercie de votre coopération. Je vous sais gré également de votre mémoire. Vos observations font désormais partie du compte rendu. Nous sommes conscients de vos préoccupations, de celles de tous les Canadiens à l'égard des modifications que nous pouvons éventuellement apporter, et nous espérons certes qu'à un moment donné la situation soit idéale pour tous. Merci beaucoup.

M. Angus: Monsieur le président, remerciez-les également de s'être jumelés.

M. Smith: Monsieur le président, je voudrais vous faire mes excuses. Je constate que nous avons mal épilé votre nom sur le mémoire. Nous nous en excusons; cela n'était pas délibéré.

Le vice-président: Pas de problème, monsieur Smith.

Nous accueillons comme prochain témoin IITOPS, *International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies* de l'Université Dalhousie. Je pense que l'Institut est représenté par M. John Gratwick et M^{me} Brooks. Nous sommes saisis de votre mémoire et, si je comprends bien, il est bref et direct. Vous avez la parole.

[Texte]

Mr. John Gratwick (Executive Director, International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies): My name is John Gratwick. I am executive director of the International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies at Dalhousie University. Dr. Mary Brooks is a professor in the business school at Dalhousie and also is a research associate of the institute. She is unable to be here because of the change in time of this presentation. She is still teaching.

• 1515

At the institute we undertake a variety of studies and research into a number of aspects of transportation policy and practice. Perhaps to identify us, at least to Mr. Ouellet, we are the publishers of the yellow booklet he quotes from so frequently at these hearings. We are glad to have been some use.

Mr. Angus: Does he get royalties for that?

Mr. Gratwick: We are very generous. At this time, we wish to refer specifically to clause 3 of the bill, the policy principles. As you know, clause 3 repeats the current legislation with several additions. While very few people who have appeared at these hearings appear to have very much difficulty with the policy principles for proposed additions, putting them into practice has proved very difficult. Our record over the last 20 years is very poor, and I think there appear to be two reasons for this. First of all, there has been no requirement for these policy principles to be imposed, nor has any body or person been made responsible for making sure they are; they have just sat there. Secondly, I think they have been so ineffective in the past because there is no common understanding of what the policy statements really mean in objective terms. Therefore, there is no means of judging our progress towards achieving them.

The first of these two deficiencies has been in large measure in C-18. Clause 266 of the new legislation calls for the appointment of a commissioner to review progress after four years, and specifically in subclause 266(2) for the commissioner to make recommendations on possible amendments to clause 3, the policy statement. However, unless some clear definition of the meaning of these policy principles is established, as well as perhaps some objective means of assessing progress towards these objectives, when the commissioner starts work in 1992, it will not be possible to make any rational judgments of their effectiveness.

Therefore, we are proposing an amendment which would add to the act a requirement for the National Transportation Agency to establish this assessment framework, together with the gathering of pertinent information, so the four year review, when it turns up in 1992, can be effective.

[Traduction]

M. John Gratwick (directeur général, International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies): Je suis John Gratwick. Je suis directeur général de l'International Institute for Transportation and Ocean Studies, à l'université Dalhousie. M^{me} Mary Brooks est professeur à l'école d'administration de Dalhousie et elle est également adjointe de recherche à l'institut. Elle ne pouvait être parmi nous aujourd'hui à cause du changement d'horaire pour notre exposé. Elle devait donner un cours.

A l'institut nous exécutons une foule d'études et de recherches sur divers aspects de la politique et de la pratique des transports. Pour vous situer un peu, du moins dans l'intérêt de M. Ouellet, je signale que nous sommes les éditeurs du livret jaune, dont il cite si souvent des passages au cours de ses audiences. Nous nous félicitons d'avoir été de quelque utilité.

M. Angus: Est-ce qu'il touche des redevances pour cela?

M. Gratwick: Nous sommes très généreux. Nous voudrions aujourd'hui nous reporter tout spécialement à l'article 3 du projet de loi, qui porte sur la politique. Comme vous le savez, cet article reprend les principes exprimés dans la loi en vigueur, en y ajoutant toutefois plusieurs éléments. Peu de témoins semblent s'être opposés aux principes qu'il est prévu d'ajouter, mais la mise en application de la politique en vigueur s'est révélée très difficile. Notre bilan, pour au moins les 20 dernières années est assez lamentable, et je pense que cela est attribuable à deux raisons. Premièrement, rien n'oblige la mise en application de ces principes, et aucun organisme ou personne n'a été chargé de veiller à ce qu'ils le soient; ils ont tout simplement été énoncés. Deuxièmement, ces principes ne se sont pas révélés efficaces par le passé parce que personne ne semble s'entendre sur la signification réelle et objective des principes. Il est donc impossible d'évaluer nos progrès en ce qui concerne leur mise en application.

Le premier de ces deux défauts se retrouve en grande partie dans le projet de loi C-18. En vertu de l'article 266 de celui-ci, une personne doit être nommée pour examiner les progrès accomplis au bout de 4 ans, tandis que le paragraphe 266(2) stipule que cette personne doit faire des recommandations au sujet des modifications qu'il peut éventuellement falloir apporter à l'article 3, c'est-à-dire l'énoncé de politique. Mais à moins que ces principes ne soient clairement définis et qu'il n'existe un moyen objectif d'évaluer les progrès accomplis dans la réalisation de ces buts, lorsque cette personne commence par son examen, en 1992, elle ne pourra porter de jugement rationnel sur l'efficacité des principes en question.

C'est pourquoi nous proposons d'ajouter au projet de loi une disposition qui obligerait l'office national des transports à établir ce cadre d'évaluation et à réunir les données pertinentes pour que, dans quatre ans, c'est-à-dire en 1992, il soit possible de faire un examen efficace.

[Text]

In our brief we feel the policy principle outlined in paragraph 3(1)(e)—the paragraph which states each carrier or mode of transportation, as far as practical, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided at public expense—is the one which is probably the most significant for the success of C-18 as a whole. The core concept of competition between modes and within modes depends on making some progress in achieving this particular policy objective. Our brief goes into more detail on that particular paragraph because of that.

However, the same approach, the one of establishing beforehand some criteria for evaluating the policy statements, is suggested for some of the other paragraphs in clause 3, although they may not all be of the same importance as the one I have just mentioned. In our brief, we address, for example, the question of paragraph 3(1)(a). That is the requirement to meet acceptable safety standards. It would appear to us to be necessary before the event. Before we decide whether that particular clause has been successful, we have to have some means for deciding what we mean by acceptable safety standards across the modes.

Paragraph 3(1)(f) is the policy statement dealing with compensation for imposed public duties. We have not been very good at that one in the past 20 years either, and it might be necessary to establish some firmer ground rules on how we are going to judge whether that is being achieved or not.

• 1520

Paragraph 3(1)(d), which is concerned with transport being a key to regional development, is really more of a statement of belief, rather than a statement of intent. Maybe it would be better to move that and add it to the preamble of subclause 3(1) to include a further strengthening of the statement already in there about regional development and transport's role, rather than have it as a separate policy principle that cannot really be implemented.

The amendment we propose to deal with all these particular policy statements and their evaluation is a simple addition to clause 267. After juggling some numbers, we think it becomes a new 267(3). We are suggesting that we should include in the legislation a statement to this effect:

The agency shall by December 1989, by holding hearings and undertaking other inquiries, establish an objective basis for the evaluation of Canada's progress towards meeting the policy objectives of clause 3.

This would give the agency the power to do something before the event, before we get to 1992 and discover it is too late.

A very close parallel to this was out of the 1967 legislation. The CTC at that time was charged with

[Translation]

Dans notre mémoire, nous faisons valoir que le principe énoncé à l'alinéa 3(1)e), où il est dit que chaque transporteur ou mode de transport doit supporter, dans la mesure du possible, une juste part du coût réel des ressources, installations et services mis à sa disposition sur les fonds publics, est probablement le plus important pour garantir la réussite du projet de loi C-18. Le principe fondamental de la concurrence entre les modes de transport et à l'intérieur de ceux-ci dépend des progrès qui pourront être réalisés pour accomplir cet objectif particulier. Dans notre mémoire, nous explorons d'ailleurs en détail cette disposition.

Nous proposons également d'adopter la même méthode, c'est-à-dire d'établir d'avance des critères d'évaluation des énoncés de politique, pour les autres principes énoncés à l'article 3, même s'ils n'ont peut-être pas la même importance que celui que je viens de mentionner. Nous examinons par exemple l'alinéa 3(1)a) qui a trait aux normes de sécurité acceptables. Cela devrait, selon nous, se faire d'avance. Avant de décider si cet article a été respecté, nous devons disposer de moyens qui nous permettent de déterminer ce que nous entendons par des normes de sécurité acceptables pour tous les modes de transport.

À l'alinéa 3(1)f), il est question de l'indemnisation pour les services qu'un transporteur est tenu de mettre à la disposition du public. Nous n'avons pas très bien réussi sur ce plan au cours des 20 dernières années; c'est pourquoi il nous semble nécessaire d'établir des règles plus strictes pour juger de notre degré de succès à cet égard.

L'alinéa 3(1)d), où il est dit que le transport est un facteur primordial du développement économique régional, constitue davantage un article de foi qu'une déclaration d'intention. Peut-être serait-il préférable d'inclure cela dans le préambule du paragraphe 3(1) pour renforcer l'énoncé qui s'y trouve déjà au sujet du développement régional et du rôle des transports, plutôt que d'en faire un énoncé de principes distincts, qui ne peut pas vraiment être mis en application.

L'amendement que nous proposons au sujet de tous ces énoncés de principes et de leur évaluation constituerait un simple ajout à l'article 267. Après avoir joué un peu avec l'ordre, il nous semble qu'il pourrait devenir un nouveau paragraphe 267(3). À notre avis, il faudrait inclure dans le projet de loi la disposition suivante:

En tenant des audiences et en menant d'autres enquêtes, l'Office établira, d'ici à décembre 1989, un fondement objectif permettant d'évaluer les progrès réalisés par le Canada en vue d'atteindre les objectifs de politique énoncés à l'article 3.

Cela donnerait à l'Office le pouvoir d'agir avant le fait, c'est-à-dire avant d'arriver à 1992 et de constater qu'il est trop tard.

La loi de 1967 renfermait une disposition fort semblable à celle-ci. À l'époque, la CCT a en effet été chargée, en

[Texte]

developing through inquiries and hearings a comprehensive railway custom order that has served us very well ever since. This would be a similar process to that.

Mr. Ouellet: I want to publicly pay tribute to the International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies, who have published this little yellow booklet. It probably is the most comprehensive study made of the government initiatives, and gives valuable studies of the legislation. I find it a totally non-partisan document, but a very valuable document, because it raises a series of important questions, which all members of the committee should reflect on. I have to say I am grateful to your contribution, because that has been very helpful to me in my own work with the committee, and sometimes in questioning some of the witnesses that have appeared before the committee.

While you are here, maybe I should ask you one of these questions that is in your book. In the paper prepared by Mr. Fred Anderson, he says:

The entire legislation and the position paper which preceded is based on the single premise that competition will achieve the desired end.

Did you have time to reflect on this, and do you really believe that the legislation will achieve the desired end?

Mr. Gratwick: I should hasten to point out that we acted as the publisher for this document, and the opinions of the individual authors are their own. Having said that, and knowing Mr. Anderson fairly well, I think he has a very valid point.

• 1525

It is probably far too late now really to discuss this issue, but I think probably the proposed legislation is based to some extent on an oversimplification of the situation by putting such a complete emphasis on competition, particularly as we are at a time in transport history when we are moving away from competition within the transport sector in the traditional sense. More and more of our traffic, and certainly all our export and import traffic, moves by more than one mode of transport. If anything, the competition that exists is not between modes or within modes. It is actually between transport packages made up of several pieces of transport integrated together to give a service to the shipper.

I do not think the bills as such reflect that reality as well as perhaps they could do, or should do. But I take great comfort from the fact that there is this process for a comprehensive review after a comparatively short period. Nothing happens overnight in transportation. You do not have to worry; nothing is going to collapse as soon as it is passed. It took us about 10 years to recognize what was in the last act before we really did very much. I think the same thing will happen now. So the review after four years is probably quite a good safety valve for the

[Traduction]

réalisant des enquêtes et en tenant des audiences, d'établir une ordonnance permanente relative aux sociétés ferroviaires, qui s'est depuis révélée fort utile. Le processus que nous proposons serait semblable à celui-là.

M. Ouellet: Je veux publiquement rendre hommage à l'*International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies* qui a publié ce petit livret jaune. Il s'agit probablement de l'étude la plus exhaustive des initiatives gouvernementales et elle renferme des études fort utiles sur ce projet de loi. Il s'agit d'un document tout à fait dénué de sectarisme, mais pas moins utile, parce qu'il soulève nombre de questions importantes auxquelles devraient réfléchir tous les membres du Comité. Je vous sais gré de votre contribution, qui m'a beaucoup aidé dans mon travail au sein du Comité et pour des questions que j'ai posées à certains témoins qui ont comparu devant nous.

Permettez-moi justement de vous poser une des questions que vous soulevez dans votre livre. Dans son étude, M. Fred Anderson affirme:

Le projet de loi et l'énoncé de principes qui l'a précédé sont fondés sur une seule hypothèse, à savoir que la concurrence nous permettra d'atteindre la fin souhaitée.

Avez-vous eu le temps de réfléchir à cette proposition et croyez-vous vraiment que le projet de loi nous permettra d'atteindre la fin souhaitée?

M. Gratwick: Je m'empresse de vous signaler que nous avons été l'éditeur de ce document et que les opinions qui y sont exprimées n'engagent que les auteurs. Cela dit, et parce que je connais M. Anderson assez bien, je pense qu'il fait valoir un bon point.

Il est probablement trop tard maintenant pour vraiment discuter de cette question, mais je pense que le projet de loi suppose jusqu'à un certain point une simplification à outrance de la situation, puisqu'il attache tant d'importance à la concurrence, précisément à une époque, dans l'histoire des transports, où nous nous éloignons de la concurrence au sens traditionnel. De plus en plus, le trafic, spécialement d'import à export, est acheminé par plusieurs modes de transport. La concurrence ne se manifeste pas vraiment entre les modes de transport ou à l'intérieur de ceux-ci. Elle existe en réalité entre des prestations de transport, qui consistent en plusieurs éléments de transport intégrés en un tout pour assurer un service à l'expéditeur.

Je ne pense pas que les projets de loi tiennent compte de cette réalité aussi bien qu'ils le devraient ou qu'ils le pourraient. Mais le fait que ce processus fera l'objet d'un examen exhaustif dans un délai relativement court me réconforte. Dans le secteur des transports, rien ne se produit du jour au lendemain. Nous n'avons pas besoin de nous inquiéter; rien ne va s'écrouler dès l'adoption de ce projet de loi. Il nous a fallu une dizaine d'années pour nous rendre compte de ce que renfermait vraiment la loi antérieure et commencer à agir. Je pense que la même

[Text]

deficiencies of the proposed legislation. There are always going to be deficiencies in legislation; and again, to some extent it is true that legislation always tends to try to catch up with reality rather than to lead it.

Mr. Ouellet: Your institute is located here in the Maritimes, and you are probably very aware of the requests and suggestions by the Premiers to make sure one of the components of the legislation is that we use transport, and we continue to use transport, as a tool of economic regional development. Do you see a necessity for this concept to be enshrined in the law and therefore that there be adequate protection in this regard?

Mr. Gratwick: Not particularly, any more than one could argue that energy is an essential ingredient of industrial development, as is adequate supply of skilled labour and so on. There are a whole lot of ingredients of regional and industrial development, of which transport is generally one, it is true. I do not think there is any particular reason why transport needs to be singled out as the only key to regional development.

What I think is true, though, is that governments should be perfectly free to utilize transport in any way they see fit for regional development, as long as as they do it according to the rules, which are, again, established in the policy of this proposed legislation. If they want something to be operated in the transport sense to serve some particular region, then that is fine, let them get the transport companies to bid on the job and then pay them for it.

What I think is a dangerous thing is when you try to confuse the operation and the efficiency and the economics of transport by trying to manipulate it to serve some other purpose. Keep transport reasonably clean and treat it as a normal product or service that you can buy and utilize for your purposes and no harm comes to either side.

Mr. Ouellet: So how do you explain your proposed amendment to say that transportation is recognized as... well, I guess nobody has said it is the exclusive key to regional development. But you recommend that we amend the text, and we did say transportation is recognized as one of the keys to regional economic development. You support this.

Mr. Gratwick: Yes. But coupled with that, I was also suggesting it should be moved up into the preamble of what is subclause 3(1), which is a rather long subclause that has a number of similar expressions. I was going to say motherhood statements, but that would be unkind. I think that could be perhaps strengthened a little if we wanted to. But I think at the moment we have the same difficulty with that clause as we do with any of the rest of clause 3. Everybody likes it, and then nobody does anything about it.

[Translation]

chose va se produire dans ce cas. L'examen après quatre ans constitue donc probablement une assez bonne mesure de protection contre les défauts que renferme le projet de loi. La loi va toujours présenter des imperfections; dans une certaine mesure, on peut dire que la loi suit la réalité, qu'elle ne la précède pas.

M. Ouellet: Votre institut est situé ici, dans les provinces de l'Atlantique, et vous savez très probablement que les premiers ministres provinciaux ont demandé, exigé qu'un des principes de la loi soit d'utiliser les transports, de continuer d'utiliser les transports, comme outil de développement économique régional. Est-il nécessaire, selon vous, d'enchasser ce principe dans la loi et de prévoir par conséquent une protection raisonnable sur ce plan?

M. Gratwick: Non, pas vraiment, pas plus qu'on ne pourrait dire que l'énergie constitue un élément essentiel du développement industriel, au même titre qu'une offre suffisante de main-d'oeuvre spécialisée, et ainsi de suite. Le développement régional et industriel dépend d'une foule d'éléments, dont les transports, c'est vrai. Mais il n'est pas nécessaire, à mon avis, de faire ressortir les transports comme élément fondamental du développement régional.

Mais il est vrai, je pense, que les gouvernements devraient être libres d'utiliser les transports comme ils l'entendent pour assurer le développement régional, à condition de respecter les règles qui, je le répète, sont établies dans la politique énoncée dans le projet de loi. S'ils veulent avoir recours au transport pour desservir une région donnée, soit, qu'ils demandent aux sociétés de transport de soumissionner et qu'ils les paient.

Mais ce qui est dangereux, je crois, c'est de confondre l'exploitation, l'efficacité et l'économie des transports en essayant de manipuler ceux-ci pour réaliser un autre but. Qu'on se serve des transports de façon légitime, qu'on les traite comme un produit ou un service normal qui peut être acheté et utilisé pour réaliser certaines fins, et tout le monde s'en portera mieux.

M. Ouellet: Comment expliquez-vous alors votre projet d'amendement selon lequel les transports devraient être reconnus comme... je pense que personne n'a osé le dire jusqu'ici, comme le facteur exclusif du développement régional. Pourtant, vous recommandez de modifier le libellé, alors que nous disons déjà que les transports constituent un facteur primordial du développement économique régional. Vous appuyez cette proposition.

M. Gratwick: Oui. Mais sous ce rapport, j'ai aussi proposé d'inclure cela dans le préambule situé au paragraphe 3(1), qui renferme plusieurs énoncés similaires. J'allais dire des énoncés inattaquables, mais cela ne serait pas gentil. Je pense que nous pourrions toujours renforcer cela un peu. Mais je pense qu'en ce moment nous avons autant de difficultés avec cet article qu'avec le reste de l'article 3. Cela plait à tout le monde, mais personne n'y donne suite.

[Texte]

[Traduction]

• 1530

Mr. Ouellet: It is not very good for those who believe in the safety aspect, because it is there. If nobody does anything about it, it is not very reassuring.

Mr. Gratwick: What I am saying is that writing it in here, unless you put some more teeth into this statement, does not do any particular good.

Mr. Ouellet: Yes, that is true. Does your institute have a view, or do you have a personal view, in regard to the role and the responsibility of a Crown corporation; that is, CN and Air Canada? Do you think they should continue or do you think they should disappear?

Mr. Gratwick: I think if the general, if you like, climate of intent is to lead the way from publicly owned commercial corporations, and all governments seem to go through stages of thinking this at various times, and we seem to be in one of those cycles at the moment—not just in Canada but perhaps in other countries as well—then there seems to be no objection to letting them move up, not necessarily wholly, but perhaps partly, and becoming a hybrid ownership to start with. That seems to be a model that we have not looked at all that carefully, but I think it is probably quite a good one.

That would be quite adequate in the case of Air Canada as one of the transport Crown corporations. There is not the slightest possibility at the moment that you would be able to sell CN to anybody, I do not think. Nobody in his right mind would buy into a railroad, particularly with this legislation in front of them.

As they are presently constructed, there is no possibility that you could put the company into a financial form that would make it attractive, even if you gave it away.

Mr. Ouellet: I like to think that both CN and Air Canada have played a major role in the field of transportation in Canada and the development of our country in certain regions of the country. I am wondering, and I am asking your advice in this regard—in fact, some people argue that because of deregulation there should be no Crown corporations. Is it not the reverse, because precisely there will be deregulation, and this possibility of coming into the market and going out of the market, with the 60-day rule that will now exist in the air industry, in particular? With pretty loose rules in relation to rail abandonment, would it not be a safeguard for the national purpose that the two Crown corporations continue to exist? Should it not be known that the government is supportive of their endeavour and that they indeed have a role to play in the future?

M. Ouellet: Cela n'est pas très bon pour ceux qui croient en l'élément de sécurité parce qu'il s'y trouve prévu. Si personne n'y donne suite, cela n'est pas très rassurant.

M. Gratwick: Tout ce que je dis, c'est que, si cet énoncé n'est pas renforcé un peu, il ne fait pas grand-chose.

M. Ouellet: D'accord, cela est vrai. Quelle est la position de votre institut, ou votre position personnelle, en ce qui concerne le rôle et la responsabilité d'une société de la Couronne, telle que le CN ou Air-Canada? Croyez-vous qu'il faudrait les maintenir ou qu'elles devraient disparaître?

M. Gratwick: Je pense que la tendance générale est d'abandonner progressivement les sociétés commerciales de propriété publique, et toutes les administrations semblent, à un moment ou à un autre, se rallier à ce point de vue, nous semblons d'ailleurs en ce moment traverser une de ces périodes—non seulement le Canada, mais d'autres pays ici—et je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à ce mouvement, non pas des les abandonner entièrement, mais peut-être partiellement, pour commencer par une sorte de propriété hybride. Cela me semble être un modèle que nous n'avons pas examiné bien attentivement; pourtant, il s'agit probablement d'une très bonne formule.

Cette solution conviendrait parfaitement à Air-Canada, pour mentionner une des sociétés de la Couronne dans le secteur des transports. Je pense qu'il n'est aucunement question, en ce moment, de vendre le CN à qui que ce soit. Jamais une personne qui a toutes ses facultés n'achèterait une société ferroviaire, spécialement avec cette loi qui s'en vient.

Compte tenu de la façon dont les sociétés de la Couronne sont structurées, il serait impossible de les mettre dans un état financier propre à les rendre attrayantes, même si on les donnait.

M. Ouellet: Je me plais à penser que le CN et Air-Canada ont joué un rôle important dans le secteur des transports au Canada et dans le développement de certaines régions du pays. Je m'interroge sur un point et j'aimerais avoir votre avis à ce sujet. Certaines personnes maintiennent que, à cause de la déréglementation, il ne devrait pas y avoir de sociétés de la Couronne. Est-ce que l'inverse ne serait pas plutôt le cas puisque, en régime de déréglementation, les entreprises pourront entrer dans le marché et en sortir à la condition d'observer par exemple la règle de 60 jours, qui s'appliquera dans le secteur du transport aérien? Vu l'assouplissement des règlements s'appliquant à l'abandon de voies ferrées, est-ce que le maintien en exploitation des deux sociétés de la Couronne ne constituerait pas une sauvegarde pour l'objectif national? Ne faudrait-il pas montrer que le gouvernement appuie les démarches de ces dernières, qui auront effectivement un rôle à jouer dans l'avenir?

[Text]

Mr. Gratwick: That really splits up, I think, into two very rather separate questions. First of all, from a transport point of view, and certainly under a deregulated environment, I do not think it makes any difference whether, in fact, the company's shares are owned by the government or its own more widely.

The problem of course is that certainly now, with this legislation, they are in any case forced to behave exactly as if they were a privately owned company. There is no distinction. There is no mention in the legislation, nor was there in the last National Transportation Act, of public or privately owned corporations, or Crown corporations. They were treated identically, as far as the legislation is concerned. They have to behave in exactly the same way. So other than perhaps the profits they might make, there is no particular reason why the government would want to hold onto them.

• 1535

The great difficulty, which clearly separates Air Canada from CN in this issue, and separates the railways from all the other modes of transport, is that as long as the railways are the odd man out and their infrastructure is owned by the railway company rather than by the public, it is very difficult to see how you could privatize that. I think this legislation is taking a major step with the competitive access provisions toward making the rail bed common property, like the highways, the seaways and the airways. If you want to go this route, then you can have as many or as few rail carriers as you like or as competition requires. You can have all the things that the other modes have, so all the *raison d'être* for most of this legislation disappears.

Mr. Ouellet: Does such a thing exist in any other country?

Mr. Gratwick: Well, most other countries still have a single national railway, but there is something approaching it in Switzerland. It is not quite the same form, but there is a separation. I understand Australia is also moving a little in this direction.

Perhaps the most significant thing from our point of view is that one major railway in the United States has now separated the road bed, the vehicle operation and the marketing of transportation into three completely independent companies. They started the CSX system last summer and I gather it is a program that will run over several years. I think their long-term intention is to make their road bed available to anybody who wants to use it. In the same sense, they would like to eventually see their equipment company go where it will. So it is beginning to happen.

Mr. Ouellet: You have answered my question about CN. I would be interested to know your view about Air Canada.

[Translation]

M. Gratwick: En fait, je pense qu'il y a là deux questions distinctes. Premièrement, sur le plan strictement du transport, et certes dans un milieu déréglementé, je ne pense pas que le fait que les actions d'une société appartiennent à l'Etat ou à des actionnaires divers fasse quelque différence que ce soit.

Le problème est, bien sûr, que à l'heure actuelle, compte tenu de cette loi, les sociétés sont obligées de se comporter exactement comme des sociétés privées. Il n'y a pas de distinction. Il n'est pas question dans cette loi, pas plus qu'il n'en était question dans la précédente Loi nationale sur les transports, de sociétés publiques ou privées, ni de sociétés de la Couronne. D'après la loi, elles sont traitées exactement de la même façon. Elles doivent se comporter exactement de la même manière. Par conséquent, en dehors des bénéfices qu'elles peuvent réaliser, le gouvernement n'a vraiment aucune raison de vouloir les conserver.

La grosse difficulté qui fait que Air Canada diffère énormément du CN à cet égard, et qui fait que tous les chemins de fer diffèrent de tous les autres moyens de transport, c'est que tant que les chemins de fer restent à part et que leur infrastructure est la propriété d'une compagnie de chemin de fer au lieu d'être un bien public, il est très difficile de voir comment les privatiser. Je pense que ce texte de loi constitue un réel progrès pour ce qui est de la concurrence et qu'il tente de faire des chemins de fer un bien public, comme les routes, comme les voies maritimes et les voies aériennes. Si l'on s'oriente vers cela, on peut alors avoir autant ou aussi peu de transporteurs ferroviaires que l'on veut ou que l'exige la concurrence. On peut avoir tout ce dont bénéficient les autres moyens de transport et, de ce fait, la raison d'être de la majeure partie de ce texte de loi est annulée.

M. Ouellet: Est-ce que cela existe dans d'autres pays?

M. Gratwick: Dans la plupart des pays, il n'existe qu'un chemin de fer national, mais il y a quelque chose de ce genre en Suisse. Ce n'est pas tout à fait la même chose, mais il y a une distinction. Je crois que l'Australie s'oriente un peu dans cette direction également.

À notre avis, le fait le plus important est sans doute qu'une des principales compagnies de chemin de fer américaines a créé trois compagnies distinctes s'occupant chacune respectivement des voies, de la gestion des véhicules et de la commercialisation des transports. Ils ont lancé ce système CSX l'été dernier, et je pense que ce programme va se dérouler sur plusieurs années. Je crois que l'intention à long terme est de mettre les voies à la disposition de qui veut les utiliser. De la même manière, ils voudraient que l'équipement de la compagnie puisse aller là où il faut. Donc cela commence à se produire.

M. Ouellet: Vous avez répondu à ma question concernant le CN. Je serais maintenant curieux de connaître votre opinion concernant Air Canada.

[Texte]

Mr. Gratwick: I do not think any national objective is served by the government continuing to own Air Canada shares that would not be achieved if they were in fact more widely held. The real concern here is the fact that the government cannot keep holding onto the shares as a single shareholder for much longer, unless it is prepared to put extra capital into the system. You have to have another source of equity and if the government refuses to allow other people in or to put money in, you have a Catch-22 situation which will kill the company.

Mr. Angus: Mr. Gratwick, welcome back to the committee. I always find your comments stimulating. In fact, as part of my transition over the year, I may have come closer to accepting that what you suggest is going to happen in terms of the roadbed, and I may even be in agreement with you.

On page 2 of your brief, you elaborate on the statement on the previous page. Do you agree with each of the five points in terms of what should happen as opposed to a factual interpretation of what the bill means?

Mr. Gratwick: I do not think I agree with them all completely. The point I am making is that it is not difficult to draw these statements out by reading that first sentence. I certainly agree that the mode should be treated equitably, because that seems to be reflected in other places in the legislation. We do not do it, but we talk about it a lot. We are saying that carriers of any mode should be treated equitably. I think the difficulty here is that the way that this policy statement is written, we do have this question of national carriers versus foreign carriers.

• 1540

I think one of the great difficulties in this particular part of the policy is the fact that as a country, the government indiscriminately pays for or partly pays for a large number of infrastructure services that we make available to everybody, Canadians and other foreign carriers or competitors. It seems to me unless we have consciously thought through that this is what we want to do, I am not sure we should stay like this.

One of the purposes of the review we are suggesting here is to argue out what we really want. I am not too sure about that one; I think it is a bit doubtful. I certainly believe the costs of services provided by the government should be borne by users, and if you cannot bear the full cost, then at least make sure you treat all users equitably.

When we are talking about costs, it is very tempting in the government accounting system to forget about invested

[Traduction]

M. Gratwick: À mon avis, si la propriété des actions d'Air Canada était plus divisée, les objectifs de la société n'en souffriraient aucunement. Le fait que le gouvernement continue à en être le propriétaire n'offre aucun avantage de ce point de vue. Le véritable problème est en réalité que le gouvernement ne peut pas continuer encore longtemps à rester l'actionnaire unique à moins de vouloir investir davantage dans cette opération. Il faut qu'il ait une autre source de capitaux propres, et si le gouvernement refuse de laisser le public participer ou refuse d'investir, on se trouve dans une impasse, qui va causer la perte de la compagnie.

M. Angus: Monsieur Gratwick, je vous souhaite à nouveau la bienvenue au Comité. Je trouve toujours vos remarques très stimulantes. En fait, j'ai évalué cette année et je suis maintenant plus disposé à accepter ce que vous annoncez comme probable pour les voies de chemin de fer; je pense même être d'accord avec vous.

À la page 2 de votre mémoire, vous revenez sur la déclaration de la page précédente. Êtes-vous d'accord avec chacun des cinq points concernant ce qui devrait se produire au lieu de procéder à une interprétation pratique de la signification du projet de loi?

M. Gratwick: Je ne pense pas être entièrement d'accord avec tous ces points. Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il n'est pas difficile d'arriver à ces conclusions lorsqu'on lit la première phrase. J'admets qu'il faut traiter ce moyen de transport avec équité, ce qui semble être le cas ailleurs dans le texte de loi. Cela ne se réalise pas dans les faits, mais nous en parlons beaucoup. Nous disons que les transporteurs, quel que soit le moyen employé, devraient être traités équitablement. Il me semble que de la manière dont est rédigée cette déclaration de politique, on va avoir une opposition entre transporteurs nationaux et transporteurs étrangers.

À mon sens, l'une des grandes difficultés de cet aspect de la politique est que le gouvernement, en tant que représentant national, paie sans discrimination, ou du moins en partie, pour un grand nombre d'infrastructures et de services qui sont mis à la disposition de tout le monde, des Canadiens dans leur ensemble et des transporteurs étrangers, qui sont également des concurrents. Il me semble que sans avoir étudié à fond la question nous ne sommes pas sûrs de ce que nous voulons, et je ne suis pas certain qu'il faille garder les choses telles qu'elles sont.

L'un des objectifs de l'examen que nous suggérons serait de mettre au clair ce que nous voulons exactement. Je n'en suis pas tout à fait sûr; je pense que c'est un peu flou. J'estime pour ma part que le prix des services fournis par le gouvernement devrait être à la charge des usagers, et si on ne peut pas assumer la totalité des coûts, du moins devrait-on faire en sorte que tous les usagers soient traités équitablement.

Lorsqu'on parle de coûts, il est très tentant dans le système de comptabilité gouvernementale d'oublier les

[Text]

capital and the inherent cost of it. Number four here is just to remind us that particularly with infrastructure, there is an enormous amount of capital investment being made available. The only way you can make fair comparisons among the modes, between the high cost of highways versus the cost of railways versus the cost of seaways and so on is to make sure you have all the figures. We have never tried it. We do not know what the bill looks like.

Lastly—again, it does not have to be so, and I suppose by the nature of this legislation it may not be true—it seems to me we cannot conduct this exercise in the transport field unless we look at the costs incurred by the federal, provincial and municipal governments. You cannot just look at a bit of it and say we are equitable here, but do not look at what they are doing. You have to look at the total process. By and large I agree with all of them, except perhaps with some qualifications on number two.

Mr. Angus: You are obviously part of a research unit. There has been concern expressed to this committee that there is nothing in the bill to indicate the new transportation agency has a research arm, whether independent or directly controlled. Do you think there is a need for such a unit, and if so, how should it be structured? Should it be a direct tool of the NTA, or an independent unit that would do whatever it deemed appropriate?

Mr. Gratwick: Just to put it in keeping with the general nature of things these days, the current approach to research in nearly all sectors is that there should be less of it done wholly within government; more should not only be done outside government, but it should be supported on a larger base than just government funding.

I think that is a reasonable objective. Our enormous difficulty is that a lot of the unresolved issues and problems needing research, particularly research of the softer sort as opposed to engineering or technical R and D, has largely been to serve governments in terms of policy-making and so on. It is difficult to see how you could really expect people in the transport industry in this case to support a large proportion of the cost, which might well be used to develop policies inimical to their interests. They would have to be very broad-minded.

I think probably what is needed here is some compromise where you set up a fairly independent institute, preferably being funded through some form of foundation funding so that it becomes rapidly independent of its year-to-year source of funding.

You can then arrange for contributions, big or small from anybody under the sun. I often think the Institute for Research into Public Policy is a very good model for this. It serves as a research institute which certainly serves government and is not linked to government directly. It

[Translation]

investissements et les coûts inhérents. Le numéro 4 nous rappelle que les infrastructures plus particulièrement exigent des investissements énormes. La seule façon de comparer les choses entre les différents moyens de transport, entre les coûts élevés des routes par rapport aux coûts des chemins de fer, par rapport aux coûts des voies maritimes, etc. serait de posséder tous les chiffres. Nous ne l'avons jamais essayé. Nous ne connaissons pas le montant de la facture.

Pour terminer—une fois encore je le précise, il ne doit pas nécessairement en être ainsi, et je suppose que vu la nature du texte de loi, ce n'est pas tout à fait vrai—it me semble que nous ne pouvons pas traiter des transports sans prendre en considération les coûts défrayés par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et l'administration municipale. Il n'est pas possible d'en regarder une partie seulement en disant: c'est équitable, sans regarder ce qui se produit. Il faut voir l'ensemble. En gros, je suis d'accord avec tous ces points, à l'exception peut-être du numéro 2, pour lequel je ferais quelques réserves.

M. Angus: Vous faites manifestement partie d'une équipe de recherche. Certains nous ont dit leur inquiétude de ne voir dans le projet de loi rien qui indique que le nouvel organisme des transports aura un service de recherche, indépendant ou directement dirigé par lui. Pensez-vous qu'un tel service soit nécessaire, et dans l'affirmative, quelle devrait être son organisation? Devrait-il être un service relevant directement de l'Agence nationale des transports ou un service indépendant menant ses travaux de recherche comme il l'entend?

M. Gratwick: La tendance générale actuelle est que, dans pratiquement tous les secteurs la recherche faite entièrement par le gouvernement devrait être moins importante, qu'on devrait en faire davantage à l'extérieur et que son financement ne devrait plus être assuré par le seul gouvernement, mais provenir de diverses ressources.

Je pense que c'est un objectif raisonnable. Le problème, c'est que les travaux de recherche déjà entrepris pour des questions non encore résolues et exigeant davantage de recherche, surtout dans les domaines autres que la recherche et le développement techniques et de génie, ont largement servi aux gouvernements pour leur décision politique. Il est difficile d'imaginer que les responsables de l'industrie des transports financent cette recherche pour une large part, alors qu'elle pourrait très bien servir à l'élaboration de politiques contraires à leurs intérêts. Il faudrait vraiment qu'ils soient très larges d'esprit.

Je crois qu'il faudrait arriver à une sorte de compromis, en vertu duquel serait créé un organisme indépendant, financé de préférence au moyen d'une organisation qui lui permettrait de devenir rapidement indépendant sur le plan financier.

Reste ensuite à trouver les contributions, importantes ou non, provenant de toutes les sources possibles. Je trouve que l'Institut des recherches politiques est un très bon exemple. Il s'agit d'un institut de recherche qui est certainement utile au gouvernement, mais qui ne lui est

[Texte]

can tackle jobs fairly objectively and impartially, and its funding is completely secure because the provinces and the federal government and the private sector have put into the foundation, and it runs on the interest. That approach would make a great deal of sense for transportation, because we have a wide range of interests both governmentally and privately, and I think it would work quite well in this case.

• 1545

Mr. Angus: In terms of the air side, we are now basically down to three carriers, two large ones, and I guess Wardair you would classify as a medium-sized one. What is your projection as to what is going to happen, both in terms of the level of concentration and the economic side in terms of services, fares, stability or instability in the air industry?

Mr. Gratwick: I must admit I am not in any sense very knowledgeable in the subtleties of this process. It strikes me, in looking at both the geography of it and the history of it, that we will settle down now with this arrangement that seems to have emerged of two fairly large national carriers, each with a variety of largely semi-independent subsidiaries which complement their services, each of them, having said that, with some distinction in terms of the areas of the world that they are mainly concentrating on, and even in some cases parts of Canada they are concentrating on, which should keep them apart. They will provide, I think, adequate competition over most of the routes that justify having competition.

I think it would be most unlikely that either of the two extremes... I think there is no particular way at the moment, nor is there any particular need in terms of traffic, for a third national carrier to emerge sort of phoenix-like out of anything. As well, I think it is most unlikely, and of course it is very unlikely under the present ownership structures, that the two we have would at any stage in the future merge. I do not think it would be seen by either of them to be to their advantage to do so. I think they recognize, as we do in other modes, that a measure of comparison and competition is not a bad thing.

Mr. Angus: Without specific measures in this bill to prevent it, is there a danger of one or both of those national carriers being absorbed by a foreign-based airline?

Mr. Gratwick: I thought there was some provision in this bill that limits at least the size of the companies that can be taken over, and they would both be outside that limit. So in that sense, they are under control. I cannot quote the section to you, but I—

Mr. Angus: Nothing that prevents them from being—

Mr. Gratwick: Approved. We are still going to be approved.

Mr. Angus: And also the share provision is such that the way it is worded somebody could hire a lawyer in Toronto

[Traduction]

pas lié directement. Il peut entreprendre des tâches en restant relativement objectif et impartial, et son financement est tout à fait certain parce que les provinces, le gouvernement fédéral et le secteur privé ont participé à la fondation, qui est financée par l'intérêt. Ce genre de solution me paraît tout à fait adapté au transport parce qu'il représente un large éventail d'intérêts tant sur le plan gouvernemental que privé, et je pense que cela fonctionnerait très bien dans ce cas.

M. Angus: Pour ce qui est du transport aérien, il reste en gros trois transporteurs, deux très gros et un que je qualifierais de moyen et qui est Wardair. Comment envisagez-vous l'évolution de la situation pour ce qui est des concentrations et de l'aspect économique relatif aux services, aux prix des billets, à la stabilité ou à l'instabilité du secteur des transports aériens?

M. Gratwick: Je dois admettre que je ne suis pas parfaitement au courant des dessous de l'affaire. En regardant l'évolution et la situation géographique, il me semble que l'arrangement actuel doive persister, à savoir que nous avons deux transporteurs nationaux relativement importants ayant chacun un certain nombre de filiales pour la plupart semi-indépendantes qui complètent leur service, et ayant des zones géographiques particulières qui les intéressent davantage dans le monde, et même dans certains cas au Canada, qui devraient les tenir à distance l'une de l'autre. Elles devraient fournir une concurrence suffisante sur la plupart des itinéraires, où une telle concurrence est justifiée.

Je pense qu'il est très peu probable que l'un ou l'autre extrême... il me semble que pour le moment on n'a pas besoin, compte tenu du trafic, d'un troisième transporteur national qui renaîsse de ses cendres, tel le phénix. J'estime aussi qu'il est peu vraisemblable, du fait de la répartition actuelle des parts, que les deux transporteurs envisagent à l'avenir de fusionner. Il me semble que ni l'un ni l'autre n'y verrait un avantage. Comme c'est le cas pour les autres moyens de transport, il n'est pas mauvais d'avoir un certain moyen de comparaison et une certaine concurrence.

M. Angus: Sans dispositions précises dans le projet de loi empêchant une telle chose, y a-t-il un risque que l'un ou l'autre de ces transporteurs nationaux soit absorbé par une compagnie aérienne étrangère?

M. Gratwick: Je croyais que le projet de loi comprenait des dispositions limitant du moins la taille des compagnies pouvant être acquises, et toutes deux dépassent cette limite. À cet égard, elles sont couvertes. Je ne puis vous citer l'article exactement, mais je... .

M. Angus: Rien ne les empêche d'être... .

M. Gratwick: Approuvées. Il faudra encore recevoir une approbation.

M. Angus: La disposition relative aux actions est libellée de telle sorte qu'il est possible d'engager un avocat à

[Text]

and give them 75% of the shares but keep control of it and they would meet the conditions as being a Canadian.

Mr. Gratwick: I must admit I do not know whether that would be theoretically possible. It might be. Again, I think it is unlikely. It is much more likely, I think, that you will get into some form of—as they have at the moment with some other foreign, U.S. or other international airlines, that you arrive at not quite partnerships and not quite exchange of shares, but some sort of commensurable arrangement which enables you to work fairly happily in partnership as much as in competition.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Gratwick.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, can I have a supplementary?

The Vice-Chairman: If it is 30 seconds or shorter.

Mr. Benjamin: You know me.

The Vice-Chairman: No, but I . . .

Mr. Benjamin: I am so good you can hardly stand me.

The Vice-Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: I am intrigued by your remarks about carriers paying their fair share of the infrastructure and costs to the taxpayers who have never had an opportunity for a return on their investment. In the instance of user pay, would you not agree that every mode of transportation, one way or another, has been subsidized since the invention of the wheel? None of them have been totally self-supporting. If the trucking and bus industry had to build their own highways, none of them would be in business. If the airlines had to build and operate their airports and all the other necessary things, none of them would be in business. Yet the railroads get a bum rap. They are the only ones that have to build and maintain their own right of way.

You say that clearly competition has little meaning or relevance if some loads or carriers are not paying or are paying disproportionately. What would you suggest as a way? We have direct charges now on airport taxes and so forth on the consuming public, which the carriers have no responsibility for. It does not cost them anything.

Mr. Gratwick: You are quite right that most modes of transport by and large have been in receipt of some form of support or subvention through this indirect process. The most important thing, first of all, is to find out what it is we are doing, attempt to establish at least a measure of equity across the modes so this competition bit can work, and then quite independently we should decide, or the government should decide, what proportion of the total costs they want to recover, how much they will to

[Translation]

Toronto et de lui donner 75 p. 100 des actions tout en gardant le contrôle de la société; on respecterait alors les conditions concernant la nationalité canadienne.

M. Gratwick: Je dois admettre que je ne sais pas si cela est possible en théorie. Cela se peut. Mais c'est peu probable. Il est plus vraisemblable, me semble-t-il, qu'on arrive à une sorte de situation—comme c'est le cas actuellement pour certaines compagnies aériennes internationales, américaines ou autres, qui n'est pas exactement une association ni un échange d'actions, mais un arrangement équitable, qui vous permet de travailler en bonne entente à titre d'associés autant que de concurrents.

M. Angus: Merci, monsieur Gratwick.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le vice-président: Si elle dure moins de 30 secondes.

M. Benjamin: Vous me connaissez.

Le vice-président: Non, mais je . . .

M. Benjamin: Je suis tellement bon que vous avez du mal à me supporter.

Le vice-président: D'accord.

M. Benjamin: Je suis intrigué par vos remarques sur les transporteurs qui paient leur part des infrastructures et les coûts aux contribuables, qui n'ont jamais rien reçu en échange de leurs investissements. Pour ce qui est du financement des usagers, n'êtes-vous pas d'accord pour dire que tous les moyens de transport, quels qu'ils soient, ont toujours été subventionnés depuis l'invention de la roue? Aucun n'a jamais été totalement indépendant financièrement. Si les entreprises de camionnage et d'autobus devaient construire leur route, il n'y en aurait plus sur le marché. Si les compagnies aériennes devaient construire et assurer l'exploitation des aéroports et de tout ce qui leur est nécessaire, il n'y en aurait plus sur le marché. Cependant les chemins de fer restent le parent pauvre. Ce sont les seuls qui doivent construire et entretenir leurs propres voies et emprises.

Vous dites très clairement que la concurrence n'a pas grande importance si certains chargeurs ou transporteurs ne paient pas ou paient de façon disproportionnée. Que proposeriez-vous comme solution? Maintenant ce sont les consommateurs qui paient directement la taxe d'aéroport pour laquelle les transporteurs n'ont aucune responsabilité. Cela ne leur coûte absolument rien.

M. Gratwick: Vous avez tout à fait raison. La plupart des moyens de transport ont grosso modo toujours reçu une forme quelconque de financement de façon indirecte. Le plus important est de savoir ce que nous faisons en premier lieu: essayer d'être au moins équitable pour tous les moyens de transport afin que la concurrence puisse jouer, et ensuite décider de façon indépendante, ou laisser le gouvernement décider, quelle proportion du coût total il veut recouvrer, combien il est prêt à accorder, parce

[Texte]

contribute, because they can use infrastructure for their regional development tricks more easily than they can use carriers.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Gratwick. On behalf of the committee, we thank you for your very professional approach, the way you answered the questions. Your brief is part of the official record. Thank you very much.

Mr. Gratwick: Thank you for the opportunity.

The Vice-Chairman: The next witness appearing before the committee is the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, represented by Mr. Bayne. Sir, we have your brief before us. Once again, thank you for having it in both official languages. If you would like to give an overview of your brief or you wish to read your brief, the Chair leaves it open to you, sir.

Mr. Victor Bayne (Executive Director, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman. I wish to thank you and the members of the Standing Committee on Transport for the opportunity to appear before you today to express our views on this important piece of legislation. The port commission has made these views known to this committee and to Transport Canada representatives on previous occasions. In this instance we will be brief, and the comments which follow are general, with the exception of a specific recommendation concerning subclause 135(3).

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission was established by the provincial government of Nova Scotia and is funded by the province and the four municipalities of Halifax, Dartmouth, Halifax County, and Bedford. The commission is vitally concerned with all transportation modes, facilities, and services involving the movement of goods through the Port of Halifax.

The Port of Halifax is an integral component of Canada's international trade. In 1986 the port handled 2.25 million tonnes of containerized cargo, making it the second largest container port in Canada. With regard to this container traffic, the port is acutely dependent on its rail link to central Canadian markets. Eighty percent of the 2.25 million tonnes of containerized cargo moved to and from central Canada via the Canadian National Railway. In essence this traffic, which is vital to the economic health of the port, is captive to the rail mode.

The importance of Halifax's rail link is especially pronounced in light of recent trends in world shipping, which include the emergence of round-the-world services and the development of load centre ports. These trends indicate that of all the ports in Canada, Halifax has the greatest chance of becoming the Canadian load centre port.

[Traduction]

qu'il peut utiliser ces infrastructures pour ses opérations de développement régional plus facilement que les transporteurs.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Gratwick. Au nom du Comité, je vous remercie d'être intervenu avec un tel professionnalisme et d'avoir si aimablement répondu à mes questions. Votre mémoire fait partie du compte rendu. Merci beaucoup.

M. Gratwick: Merci de m'avoir donné la possibilité de comparaître.

Le vice-président: Le témoin suivant est le Halifax-Dartmouth Port Development Commission, que représente M. Bayne. Monsieur, nous avons devant les yeux un mémoire. Une fois encore nous vous remercions de l'avoir fourni dans les deux langues officielles. Libre à vous de donner un résumé de votre mémoire ou de le lire intégralement.

M. Victor Bayne (directeur général, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Merci, monsieur le président. Je vous remercie, vous et les membres du Comité permanent des transports, de me donner la possibilité de comparaître devant vous aujourd'hui afin de vous donner notre avis sur ce texte de loi très important. La Commission du port a déjà fait connaître son opinion au Comité et aux responsables de Transport Canada en d'autres occasions déjà. En l'occurrence nous serons brefs et les remarques qui vont suivre sont d'ordre général à l'exception de la recommandation concernant particulièrement le paragraphe 135(3).

La *Halifax-Dartmouth Port Development Commission* a été créée par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse et est financée par la province et par quatre municipalités: Halifax, Dartmouth, le comté d'Halifax et Bedford. La commission s'intéresse beaucoup à tous les moyens de transport, aux installations et aux services nécessaires pour le transport des marchandises qui passent par le port d'Halifax.

Le port d'Halifax est une composante intégrale du commerce international canadien. En 1986, 2,25 millions de tonnes de marchandises en conteneurs ont été manutentionnées dans le port, ce qui en fait le deuxième port du Canada pour les conteneurs. Pour ce qui est du trafic des conteneurs, le port dépend énormément de son lien ferroviaire avec les marchés centraux canadiens. 80 p. 100 des 2,25 millions de tonnes de marchandises en conteneurs sont venues du centre du Canada ou se sont en allées vers cette région par les trains du *Canadian National*. D'une certaine manière, ce trafic, qui est essentiel à la survie économique du port dépend du transport ferroviaire.

L'importance de la liaison ferroviaire d'Halifax est davantage mise en lumière par les tendances récentes du transport mondial des marchandises, qui exige des services couvrant le monde entier et la création de grands ports de chargement. Ces tendances indiquent que de tous les ports canadiens, Halifax a les plus grandes chances de venir le grand port de chargement canadien.

[Text]

Deregulation in the rail transportation industry is of great concern to the Port of Halifax, since the port is subject to a rail monopoly. Specifically, in the context of the legislation's effect on Canadian ports, it is apparent that the implied advantages of deregulation favour those ports which have access to competitive rail service. At the same time, it is not clear that provisions designed to protect captive shippers will, in practice, put an end to the monopolistic rail situation in Halifax.

• 1555

The commission is gratified to see, however, that to a limited extent its concerns were addressed by the inclusion and subsequent amendment of the current clause 135(3). Clause 135(3), along with clause 134, proposes the establishment of competitive line rail rates for containers that arrive and depart at a port. This provision for captive shippers' protection is not entirely adequate to protect the interests of the port of Halifax. However, we view this provision to be the minimum protection required in the new deregulated environment.

Upon examining clause 135(3), however, it is evident that the current wording of the clause may have left open the possibility of diversion of Canadian container cargo through U.S. ports. This is clearly not the intention of the legislation and could possibly be an unfortunate side-effect should Bill C-18 be passed as presently written.

In order to retain the benefits of the competitive joint-line access for Canadian ports and at the same time close off the possibility of diversion, clause 135(3) could simply be altered to read as follows, and this is our recommendation:

A competitive line rate shall not be established for the movement of trailers on flat cars, containers on flat cars or less than carload traffic, except for containers that arrive by water at a port in Canada for further movement by rail and arrive by rail at a port in Canada for further movement by water.

Mr. Chairman, the port commission thanks you very much for the opportunity to present its views on this bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Bayne. That was a very short and succinct overview. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you very much, Mr. Chairman, I defer to you. As an hon. member of the region, maybe you should be the one questioning our witness. I think it is a pretty straightforward proposal and I thank him for presenting it to us.

The Chairman: Fine. Mr. Angus.

[Translation]

La déréglementation du transport ferroviaire préoccupe beaucoup le port d'Halifax, étant donné qu'il est au prise avec un monopole ferroviaire. Plus précisément, si l'on considère l'effet de ce texte de loi sur les ports canadiens, il apparaît que les avantages éventuels de la déréglementation favoriseraient les ports qui ont accès à un service ferroviaire concurrentiel. En même temps, il n'est pas évident que les dispositions prévues pour protéger les expéditeurs n'ayant qu'un recours mettent en réalité un terme à la situation de monopole ferroviaire de Halifax.

La commission a cependant constaté avec plaisir qu'on a tenu compte de ses préoccupations jusqu'à un certain point, en incluant et en modifiant par la suite le paragraphe 135(3) actuel. Le paragraphe 135(3), ainsi que l'article 134, prévoient l'établissement de prix de ligne concurrentiels pour le transport par conteneur à destination ou en provenance d'un port. Cette disposition qui vise à protéger les expéditeurs captifs n'est pas tout à fait suffisante dans le cas du port d'Halifax. Nous estimons cependant que cette disposition constitue la protection minimum rendue nécessaire dans le nouveau contexte de déréglementation.

Après avoir étudié le paragraphe 135(3), il nous semble cependant que le libellé actuel de cet article pourrait rendre possible le détournement du trafic canadien des marchandises conténarisées vers des ports américains. Cette possibilité n'est certainement pas dans l'intention des législateurs, mais si le projet de loi C-18 est adopté dans sa formulation actuelle, il pourrait bien avoir cette fâcheuse conséquence.

Afin que les ports canadiens puissent profiter des avantages que procure l'accès à une ligne commune concurrentielle et afin également d'interdire toute possibilité de détournement du trafic, le paragraphe 135(3) du projet de loi pourrait être amendé de la façon suivante:

Il n'est pas établi de prix de ligne concurrentiel pour le transport soit de remorques ou de conteneurs sur wagons plats, soit de chargements non complets, sauf de conteneurs qui arrivent par eau à un port du Canada en vue d'un transport ultérieur par rail ou qui arrivent par rail à un port du Canada en vue d'un transport ultérieur par eau.

Monsieur le président, la commission vous remercie encore de lui avoir donné l'occasion d'exposer son point de vue sur ce projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Bayne. Ce fut un exposé très succinct. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci beaucoup, monsieur le président, je m'en remets à vous. En tant que député de la région, peut-être devriez-vous poser les questions au témoin. Je crois que sa proposition est très claire et je le remercie de nous l'avoir présentée.

Le président: Très bien. Monsieur Angus.

[Texte]

Mr. Angus: Welcome to the committee, sir. I like your suggestion in terms of the "in Canada"; that is not inconsistent with other legislation that protects two other ports in this country, namely the Western Grain Transportation Act, which in effect requires that western grain go through Vancouver or Thunder Bay before it is diverted elsewhere.

I am wondering whether you would support a provision in the bill that would take the principle that you are requesting and apply it to all modes, so that any goods moving from Canada into the United States be for export only in the context of goods destined for the United States. Mr. Benjamin had evidence in Vancouver of a B.C. forest company moving its goods into the United States directly south of B.C., shipping it by rail across the United States and bringing it back up into Ontario. There is concern in other modes about that kind of diversion. Should we expand this to in effect have a "for export only" provision dealing with goods that would be consumed in the United States? I want to be careful in that. I do not say we start moving stuff through the United States to other countries.

Mr. Bayne: This is certainly our concern, that goods that now move through Canadian ports might be filtered through the United States into Canada, and this is why we specifically asked to have this "in Canada" provision.

Mr. Angus: You are just talking about containers here. Would you support it for—

Mr. Bayne: I would support it for any cargo moving through a Canadian port for consumption in Canada and which, without this clause, might then be filtered off through a U.S. port.

Mr. Angus: Would you also put it in reverse in terms of containers because there may be the possibility that containers that originate somewhere in central Canada destined for say Europe would bypass the St. Lawrence and Halifax and the rail system in Canada?

Mr. Bayne: That was a definite concern of ours.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

• 1605

Mr. Benjamin: You would agree then not to limit it just to water. It should apply to all modes.

Mr. Bayne: Yes.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: I must say I think it was a nice, short, succinct brief that makes the point very clearly. So I want to thank you, Mr. Bayne, for appearing. It is almost a

[Traduction]

M. Angus: Je vous souhaite la bienvenue au Comité, monsieur. J'apprécie l'insertion des termes «du Canada»; cela n'est pas en contradiction avec d'autres textes de loi qui protègent deux autres ports dans notre pays, je veux parler de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui exige que le grain de cette région passe par Vancouver ou Thunder Bay avant d'être dirigé ailleurs.

Je me demande si vous seriez en faveur d'une disposition, dans ce projet de loi, qui reprenne le principe que vous préconisez et qui l'appliquerait à tous les moyens de transport de sorte que les marchandises transportées du Canada aux États-Unis ne seraient que destinées à l'exportation vers les États-Unis. M. Benjamin a indiqué qu'à Vancouver, une compagnie forestière de Colombie-Britannique transportait ses produits directement du sud de la Colombie-Britannique aux États-Unis, puis les envoyait par rail à travers les États-Unis pour les ramener en Ontario. Donc il y a des problèmes de diversion également dans d'autres moyens de transport. Devrions-nous pousser la chose plus loin et avoir une disposition «destinées à l'exportation uniquement» pour les marchandises qui seraient consommées aux États-Unis? Je crois qu'il faut être prudent. Je ne veux pas dire qu'il faille commencer à faire transiter les marchandises par les États-Unis lorsqu'elles sont destinées à d'autres pays.

M. Bayne: C'est certainement là une de nos préoccupations. Les marchandises qui transitent actuellement par les ports canadiens pourraient venir des États-Unis au Canada; c'est pourquoi nous demandons précisément que soit ajoutée la disposition «du Canada».

M. Angus: Vous ne parlez que de conteneurs dans ce cas. Seriez-vous en faveur de cela pour. . .

M. Bayne: Je serais en faveur de cela pour tout chargement transitant par un port canadien destiné à être consommé au Canada et qui, sans cette disposition, pourrait nous parvenir par un port américain.

M. Angus: Verriez-vous également une disposition inverse concernant les conteneurs, car il serait possible que des conteneurs provenant d'un point central du Canada et destinés à l'Europe contournent le Saint-Laurent et Halifax ainsi que le système ferroviaire canadien?

M. Bayne: C'est certainement une de nos préoccupations.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Vous seriez donc d'accord pour ne pas limiter cela au transport par voie maritime. On devrait l'appliquer à tous les moyens de transport.

M. Bayne: Oui.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Je dois dire que votre exposé a été très succinct et qu'il dit clairement ce qu'il avait à dire. Je tiens donc à vous remercier, monsieur Bayne, d'être venu

[Text]

record performance in terms of a brief. It helps when one is cogent and very clear.

Mr. Bayne: Thank you.

The Chairman: Thank you very much. I noticed that some people did not ask some questions they might have developed, and I appreciate it.

We now call the next witness, the Canadian Transport Lawyers' Association. Appearing on its behalf are Mr. Gruchy, Mr. Green, and Mr. Michael O'Hara, three distinguished gentlemen, some of whom went to Dalhousie.

An hon. member: Does this make them distinguished?

The Chairman: It is a start. Mr. Gruchy, it is good to see you again after a few years of absence in terms of visual contact anyway. We have your brief. You have been sitting here patiently. You are a lawyer and you know how to make a presentation, so present away.

Mr. David W. Gruchy (Canadian Transport Lawyers' Association): Thank you very much, Mr. Chairman; it is nice to see you again. You have the brief before you and it is certainly not my intention to read it. I will skim through it and assume you can either read quickly or already have read it.

We introduce ourselves as being members of the Canadian Transport Lawyers' Association. We are speaking today as the local portion of the association. The association will be presenting a national brief to you, probably in Montreal. Mr. François Rouette, the president of the association, will be presenting a brief to you. I emphasize that the remarks I want to make are local in nature rather than national.

We talk in the brief of the implementation of the National Safety Code. I have already heard a considerable amount of discussion about the implementation of the code here this afternoon. We take the position that the implementation of the safety code is absolutely essential to the process of deregulation. It is not really necessary in our view that the safety code be available, but the infrastructure must be ready and available for enforcement.

We as lawyers are conscious of the need for safety in the transportation industry. We see it every day; that is, our group sees the need for the safety factors every day before the motor carrier boards. If I may indicate to you, we have already seen some indication of the implementation of it in that we are now attempting to put in place in Nova Scotia the various regulations with respect to carriage of explosives.

We have seen what I presume is really the tip of the iceberg with this sort of regulation. It has brought home to us—and I speak for Mr. O'Hara and myself in this regard, as we have been personally involved in such a case—that the complexity of safety regulations is going to be such

[Translation]

devant nous. C'est presque un record pour les exposés. Il est agréable d'entendre quelqu'un qui parle à propos et de façon très claire.

M. Bayne: Merci.

Le président: Merci beaucoup. Je suis reconnaissant aux députés qui auraient pu demander à développer certains points, de ne pas avoir posé de questions.

Nous demandons maintenant au témoin suivant de venir. Il s'agit de la *Canadian Transport Lawyers' Association*. En son nom, comparaissent aujourd'hui MM. Gruchy, Green et Michael O'Hara, tous trois éminents, certains ayant été à Dalhousie.

Une voix: Est-ce que c'est ce qui les rend éminents?

Le président: C'est un bon début. Monsieur Gruchy, je suis heureux de vous revoir après ces quelques années où nous ne nous sommes pas rencontrés. Nous possédons votre mémoire. Vous êtes resté sagement assis jusqu'ici. Vous êtes juriste et vous savez présenter une question. Je vous laisse donc la parole.

M. David W. Gruchy (Canadian Transport Lawyers' Association): Merci beaucoup, monsieur le président; je suis aussi très heureux de vous revoir. Vous avez donc le mémoire sous les yeux, et je n'ai pas l'intention de le lire. Je vais le parcourir rapidement en supposant que vous pouvez le lire rapidement ou que vous l'avez déjà lu.

Nous nous présentons à titre de membres de la *Canadian Transport Lawyers' Association*. Nous parlons aujourd'hui au nom de la section locale de l'association. L'association elle-même vous présentera sans doute un mémoire d'intérêt national à Montréal. M. François Rouette, président de l'association, vous le soumettra. J'insiste sur le fait que les remarques que je vais faire sont d'intérêt local et non national.

Nous parlons dans notre mémoire de la mise en oeuvre du Code canadien de sécurité. On en a déjà beaucoup parlé ici cet après-midi. Il nous semble que l'application de ce code de sécurité est absolument indispensable dans le contexte de la déréglementation. Il ne nous paraît pas tout à fait nécessaire que ce code de sécurité soit disponible, mais il faut que l'infrastructure soit prête et puisse permettre son imposition.

En notre qualité de juristes, nous savons que le secteur des transports a besoin de mesures de sécurité. Nous le constatons tous les jours, c'est-à-dire que notre groupe constate le besoin de facteurs de sécurité chaque jour en se présentant devant les conseils de transporteurs routiers. Si je puis me permettre cette information, nous avons déjà commencé à le mettre en oeuvre en essayant de mettre en place en Nouvelle-Écosse les divers règlements concernant le transport des explosifs.

J'imagine que nous n'avons vu que la pointe de l'iceberg en faisant ce genre de règlements. Cela nous a fait comprendre—et je parle ici au nom de M. O'Hara et en mon nom propre, étant donné que nous avons tous les deux eu à traiter d'affaires de ce genre—que la complexité

[Texte]

that I suggest not only should the National Safety Code be available and implemented but also it should be ready to be enforced by the time you start the serious process of deregulation.

We make the point that as deregulation comes into play, many truckers will be faced with the need to compete on a greatly accelerated basis. Even today we have recently seen evidence before our board here of the rapid increase of the "scoff-laws"—the gypsies, who are not only scoffing the law of regulation but also scoffing the law of safety.

• 1610

We suggest to you that the process of regulation in the past has in itself been a self-policing method to enforce safety regulations. The large, responsible trucking companies have had a great sanction facing them in the event that they did not comply with safety regulations. That sanction was their authority. If they chose to ignore safety regulations, ran their truckers too long, ran their trucks in an unsafe condition, one great sanction hung over their heads, which was their authority. Without the threat of the value of their authority being lost, we say that a lot of the self-policing aspects of regulation will be lost.

On page two of our submission we set forth a brief quote from the 1985 AAA Foundation study, which forecast in 1985 what they considered to be some of the results of deregulation. I suggest to you—and I know these statistics are before you from other sources—that the statistics have in face borne out the dire predictions suggested by AAA in 1985. We do agree with the importance of safety. We do agree that safety must be first and foremost in deregulation.

We speak in the brief, starting at page 3, of the complexity of the legislation. As you know, Mr. Chairman, I am from Truro and represent probably some of the smaller truckers within this province. As we examine the complexity of the legislation—and I particularly do not understand and envisage how clients the size of mine will be able to respond to the burdens being placed upon them by this legislation.

The process of hearings is complex, and it is my feeling and my submission to you that for the most part the small trucker will be finessed from appearing before motor carrier boards and presenting a case. I do not see how a small trucker will ever be able to meet the evidentiary burdens being placed upon him by this legislation.

Mr. O'Hara has done some work on this particular aspect of the legislation and will likely be able to speak more clearly about it.

The Chairman: Would he speak generally or in reference to clause 7?

[Traduction]

des règlements de sécurité va être telle qu'il me semble non seulement qu'un Code canadien de sécurité devrait exister et être appliqué, mais de plus qu'il devrait être prêt à être mis en oeuvre au moment où commencera véritablement la déréglementation.

Il nous semble que lorsque la déréglementation entrera en vigueur, de nombreux transporteurs routiers devront faire face à une concurrence beaucoup plus acharnée. Aujourd'hui encore nous avons eu des preuves de l'augmentation rapide du nombre de personnes qui non seulement ne respectent pas les règlements, mais méprisent également les règles élémentaires de sécurité.

Il nous semble que le processus ancien de réglementation constituait en même temps une méthode de mise en oeuvre des règlements de sécurité. Les grosses entreprises de camionnage qui avaient un sens des responsabilités risquaient une grave sanction si elles ne respectaient pas les règlements de sécurité. Cette sanction consistait à leur faire perdre leur autorité. Si elles choisissaient d'ignorer les règlements de sécurité, de faire faire de trop longs trajets à leurs camionneurs, de laisser leurs camions en mauvais état, une grave sanction pesait au-dessus d'elles: elles risquaient de perdre leur autorité. Sans cette menace concernant la valeur de la perte de l'autorité, il nous semble que les aspects d'autoréglementation de ces règlements vont disparaître.

À la page 2 de notre mémoire, nous citons brièvement une étude de la fondation AAA de 1985, qui prévoit pour 1985 certains résultats attendus de la déréglementation. Permettez-moi de vous dire—et je sais que certains d'entre vous possèdent ces statistiques d'autres sources—que les statistiques prouvent que les tristes prévisions de cette étude étaient bien fondées. Nous admettons que la sécurité est importante. Nous admettons que la sécurité doit venir en tête dans le processus de déréglementation.

Dans notre mémoire, nous parlons à partir de la page 3 de la complexité de la législation. Comme vous le savez, monsieur le président, je viens de Truro et je représente sans doute l'un des plus petits transporteurs routiers de toute la province. Lorsque nous regardons la complexité de ce projet de loi—je n'arrive pas très bien à comprendre et à prévoir de quelle manière des clients de l'importance du mien vont pouvoir répondre aux charges qui leur incombent du fait de ce projet de loi.

Le processus des auditions est complexe et je crains que la plupart des petits entrepreneurs de transport ne fassent l'impasse aux comparutions devant les conseils de transporteurs routiers pour faire valoir leurs droits et opinions. Je ne vois pas comment un petit transporteur pourra jamais assumer la charge de la preuve qui lui incombe en vertu de cette législation.

M. O'Hara a étudié cet aspect particulier du texte de loi, et il vous en parlera sans doute plus clairement.

Le président: Va-t-il faire une déclaration d'ordre général ou en rapport avec la disposition 7?

[Text]

Mr. Gruchy: On clause 7 generally, yes. I submit that with the increased burden of proof on the small trucker, there will be virtually no protection for the local truckers in this province.

I heard it said earlier that there is a protection for the small truckers in that predatory pricing will not be permitted. Although it may be true at law, it is not true in fact, because of the price structures of large extra-provincial companies that may come in and charge what is known as back-haul rates, which as far as a local trucker is concerned are front-haul rates and he cannot compete. There is no way he can compete with back-haul rates.

• 1615

I think of the number of areas around this province that are sparsely populated and have been faithfully served by small trucking companies protected by the regulatory bodies that now will lose that protection. While it may well be said that the small local company might not need the protection, I do think, and I want to make the point, that the citizens they have served do need the protection, and I suggest that should be reflected in the legislation.

With respect to the legislation generally, there does not seem to be any distinction made between evidentiary burdens and procedural burdens. I find in discussing this matter with regulatory authorities across the country that there is a great deal of confusion as to what will occur, who has the burden. I believe it is clear that the applicant is not going to have any sort of a burden, except to apply. Anybody who wishes to object to that application may do so.

A very heavy burden is put upon an objector, but if we assume that the objector makes his objection and that objection is accepted at face value by the regulatory authority, then what happens?

I think the legislation should make clear that once again the applicant should have at least the procedural burden if not the evidentiary burden. Otherwise, an objector is once again going to have an impossible task. It would be totally impossible to attack an applicant with the type of burden that is placed in this legislation.

Subclause 7(6) deals with the restrictions and conditions, and again we have set forth our position. This, I might say, also impacts on the question of safety, and indeed economic matters. These are what are known as the sunset provisions. We are not quite sure what the intention is here; but, if it is in fact that all restrictions and conditions of all licences are wiped out at the end of the period, then does that mean that every licensed carrier within this province can carry any commodity anywhere? If such is the case, we suggest that has a tremendous

[Translation]

M. Gruchy: Sur la disposition 7 de façon générale, oui. Il me semble qu'avec l'augmentation de la charge de la preuve qui incombe aux petits transporteurs, les petites entreprises de la province n'auront pratiquement aucune protection.

Il me semble avoir entendu plus tôt qu'il y aura une certaine garantie pour les petits transporteurs dans le fait qu'on n'autorisera pas la bataille des prix. Cela pourrait être vrai sur le plan législatif, mais pas dans les faits, à cause du système de fixation des prix des grosses compagnies extra-provinciales, qui risquent d'entrer sur le marché et de demander ce que l'on appelle des tarifs de grossiste, qui sont pour le transporteur local des tarifs de détaillant qu'il ne peut concurrencer. Il n'a aucun moyen de concurrencer ces tarifs de grossiste.

Je pense aux nombreuses parties de la province qui sont faiblement peuplées et qui ont été fidèlement desservies par de petites entreprises de camionnage, qui étaient protégées par des organismes de réglementation et qui vont maintenant perdre cette protection. Si certains peuvent dire que les petites compagnies locales n'ont pas besoin de protection, je pense, quant à moi, que les citoyens qu'ils servent ont besoin de cette protection, et il me semble que le texte législatif devrait en tenir compte.

Pour ce qui est de la législation de manière générale, il ne semble pas que l'on fasse de distinction entre la charge de la preuve et la charge de la procédure. J'ai constaté, en discutant avec les responsables de la réglementation du pays tout entier, qu'on ne sait pas trop ce qui va se produire, qu'on ne sait pas trop à qui revient la charge. Je pense qu'il est clair que le demandeur ne va pas avoir de charges, à l'exception de celle qui consiste à présenter sa demande. Tous ceux qui veulent s'opposer à cette demande pourront le faire.

Une très lourde charge incombe à ceux qui s'opposent, mais si nous admettons que les opposants manifestent leur objection et qu'elle est acceptée comme argent comptant par les responsables de la réglementation, que se produit-il alors?

Je pense que le texte de loi devrait dire clairement qu'il revient encore une fois au demandeur d'assumer la charge de procédure, sinon la charge de la preuve. Autrement, tout opposant aura encore une fois une tâche impossible. Il sera tout à fait impossible de s'en prendre à un demandeur avec la charge qui est prévue dans le texte de loi.

Le paragraphe 7(6) porte sur les restrictions et les conditions, et une fois encore nous avons fait connaître notre avis. Il nous semble que cela a encore une fois des répercussions sur la sécurité et évidemment sur les questions économiques. Ce sont ce que l'on appelle les dispositions de temporisation. Nous ne sommes pas très sûrs du lent recherché par ces mesures; mais, si toutes les restrictions et conditions qui sont mises aux licences, sont effectivement effacées à la fin de la période, est-ce que cela veut dire que tout transporteur titulaire d'une licence

[Texte]

economic impact on every licensed carrier in the province and as well will have a very definite safety impact, because all of a sudden we are going to have any licensed carrier hauling any commodity, subject only to safety regulations.

There is a lot more to it than that. The specialized licensed carriers have developed fields of expertise, both in their personnel and in their equipment, and suddenly they will be faced with unbridled competition in very highly specialized fields—for example, explosives, boat carriers, auto haul-aways. If the intention is that every licensed carrier will be able to carry anything anywhere, then the impacts are fairly obvious.

The question of fitness and ability also arises in this question of the sunset provisions, because merely because a carrier is licensed does not mean that he has the fitness and the ability to carry every product by any equipment anywhere. There should surely be a burden that every carrier should meet if he intends to go outside his field of expertise.

• 1620

Finally, on page 8 we set forth our position on the three points. First, we urge that the utmost consideration be given to implementing the National Safety Code prior to or concurrent with the proposed Motor Vehicle Transport Act. Second, the language employed in Bill C-19, and particularly clause 7, should be simplified and clarified.

I might digress again just for a moment. We are the lawyers who appear on both sides of all these questions, day in and day out, and we find the language convoluted and difficult.

Third, further consideration should be given to the proposal conveyed in subclause 7(6) of Bill C-19 to eliminate all licence restrictions and conditions after a period of three years from the implementation of the proposed act. We think that likewise is essential.

Mr. Chairman, Mr. Green and Mr. O'Hara are both experienced practitioners in this field and are prepared to answer questions.

The Chairman: As lawyers on both sides of the issue, in your second recommendation, about simplifying particularly clause 7, are you or Mr. O'Hara advancing any suggestions on simple language? We know complicated language is what keeps lawyers in business, whether it is interpreting wills or appearing before

[Traduction]

dans une province pourra transporter n'importe quelle marchandise n'importe où? Si tel est le cas, il nous semble que les répercussions économiques sont énormes pour chaque transporteur détenteur de licence dans la province et que cela aura également des répercussions certaines, parce que tout d'un coup n'importe quel transporteur titulaire de licence pourra transporter n'importe quelle marchandise, à la seule condition de respecter les règlements de sécurité.

Cela va encore beaucoup plus loin. Les transporteurs titulaires d'une licence spécialisée ont une certaine expérience dans certains domaines, leur personnel est spécialisé et leur outillage est adapté, et ils vont tout à coup devoir faire face à une concurrence sauvage dans des domaines très spécialisés—par exemple, les explosifs, les transporteurs maritimes, les transporteurs de voitures automobiles. Si l'intention est de permettre à tout transporteur détenteur de licence de transporter n'importe quel produit n'importe où, les répercussions sont bien évidentes.

La question des aptitudes et de la capacité est également posée par ces dispositions de temporisation, parce que le simple fait que le transporteur possède une licence ne signifie pas qu'il a l'aptitude et la capacité de transporter n'importe quel produit avec n'importe quel véhicule n'importe où. Une charge devrait certainement incomber à tout transporteur s'il a l'intention de sortir de son domaine de compétence.

Enfin, à la page 8 nous donnons notre opinion sur les trois points. Tout d'abord, nous estimons qu'il est important d'envisager sérieusement d'appliquer le Code canadien de sécurité avant que n'entre en vigueur la Loi sur les transports routiers ou du moins en même temps qu'elle. Deuxièmement, le libellé du projet de loi C-19, et plus particulièrement celui de la disposition 7, devra être simplifié et rendu plus clair.

Je vais me permettre encore une petite digression. En tant que juriste, nous avons à traiter des deux aspects de toutes ces questions tous les jours, et il nous semble que la formulation en est contournée et difficile.

Troisièmement, il faudrait étudier davantage la proposition du paragraphe 7(6) du projet de loi C-19, qui consiste à supprimer toutes restrictions et conditions mises aux licences après une période de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la loi proposée. Nous pensons aussi que cela est essentiel.

Monsieur le président, M. Green et M. O'Hara sont tous deux des juristes d'expérience en la matière, et ils sont prêts à répondre aux questions.

Le président: À titre de juristes ayant à traiter des deux aspects de la question, proposez-vous, ou M. O'Hara propose-t-il, un libellé plus simple pour ce qui est de votre deuxième recommandation concernant la simplification de la clause 7 notamment? Nous savons que ce sont les circonlocutions qui donnent du travail aux juristes, qu'il

[Text]

regulatory boards, and I think we would certainly benefit from your experience.

Mr. Michael O'Hara (Canadian Transport Lawyers' Association): Mr. Chairman, I have not drafted anything for the submission today. I would request it. But I can tell you this. The language drafted in New Brunswick and tabled in 1985 took about half as much space. The language contained in the U.S. Motor Carrier Act of 1980 took about one-quarter the space. It is beyond us why it is necessary to accomplish the policy of *Freedom to Move* to use such complex language. It is not just complex. A lot of the language, I think—and I think my fellow members agree with me—is incapable of being given any meaning. It is so broad that it is meaningless. Particularly I direct you there to paragraphs 7(4)(a), (b), and (c). If anyone can agree on what is detrimental to the economic or social development of Canada... I would suggest the politicians cannot agree on that, so it is asking too much to ask a provincial tribunal to make a decision—not even a uniform decision between provinces.

The Chairman: Mr. Green, did you want to add something?

Mr. Peter Green (Canadian Transport Lawyers' Association): No, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Then I want to thank you, Mr. Gruchy and Mr. O'Hara, for this brief, which has some powerful suggestions in it. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank the witnesses for appearing before us and expressing the view that some of us around the table here share, that Bill C-19 is not a bill that has been well thought out. There is a lack in the preparation and the putting into place of this proposed Motor Vehicle Transport Act.

I want to know if you are aware of some of the effort that has been put by the Minister of Transport into coming to an agreement with his provincial counterparts in a so-called agreement reached last week. In it, the Minister of Transport was able to convince all of his provincial colleagues to put their names on a piece of paper on the understanding that they would agree in principle to a National Safety Code.

• 1625

We questioned this morning the Minister of Transport for Nova Scotia, who in the period of 10 minutes gave a different answer to me and to Mr. Benjamin. Now, you are very forthright. Your first recommendation is that the utmost consideration be given to implementing the National Safety Code prior to or concurring with the Motor Vehicle Transport Act.

[Translation]

s'agisse d'interpréter des testaments ou de comparaître devant des organismes de réglementation, et je pense que votre expérience pourra certainement nous profiter.

M. Michael O'Hara (Canadian Transport Lawyers' Association): Monsieur le président, je n'ai pas rédigé de proposition pour l'instant. Je peux le demander. Mais je puis vous dire une chose: les textes législatifs rédigés au Nouveau-Brunswick qui ont été déposés en 1985 prenaient deux fois moins de place. Le texte de la loi américaine sur les transporteurs routiers de 1980 prenait le quart de cet espace. Nous ne comprenons tout simplement pas pourquoi il est nécessaire d'user d'un langage si complexe pour mettre en oeuvre la politique *Aller sans entraves*. Ce n'est pourtant pas compliqué. Une grande partie du texte n'a aucun sens, et je pense que mes collègues sont d'accords avec moi. Sa portée est si vaste qu'elle n'a aucun sens. Je vous renvoie plus particulièrement aux alinéas 7(4)a), b) et c). Si on peut s'entendre sur ce qui est nuisible au développement économique et social du Canada... J'imagine que les hommes politiques n'arrivent pas à s'entendre à ce sujet, c'est donc leur demander trop que d'obtenir qu'un tribunal provincial prenne une décision—je ne parle pas de décision unique entre les provinces.

Le président: Monsieur Green, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Peter Green (Canadian Transport Lawyers' Association): Non. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je tiens alors à vous remercier, messieurs Gruchy et O'Hara, pour ce mémoire qui contient des propositions importantes. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je veux remercier les témoins d'être venus devant nous et de nous avoir fait part de leur opinion, que certains membres actuellement autour de la table partagent, à savoir que le projet de loi C-19 n'a pas été suffisamment bien pensé. La mise en place de ce projet de loi sur les transporteurs routiers manque de préparation.

J'aimerais savoir si vous savez tous les efforts qu'a faits le ministre fédéral des Transports pour arriver à un accord avec ses homologues provinciaux; je veux parler du prétendu accord conclu la semaine dernière. Le ministre fédéral des Transports a en effet réussi à convaincre tous ses homologues provinciaux d'apposer leurs noms sur une feuille de papier marquant ainsi leur accord de principe pour un Code national de sécurité.

Nous avons posé ce matin des questions au ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse, qui en 10 minutes a donné une réponse différente à M. Benjamin et à moi-même. Vous avez été très direct. Selon votre première recommandation, il faudrait envisager sérieusement la mise en oeuvre d'un Code canadien de sécurité avant l'entrée en vigueur de la loi sur les transporteurs routiers ou du moins en même temps qu'elle.

[Texte]

The feeling from the questioning we have had with some of the provincial Ministers is that this is not what the Government of Canada is going to do. Are they going to base their case on this very loose agreement that basically is motherhood? I think every Minister and all of us on this committee could have signed this paper. But fundamentally what will probably happen is that we will not have a National Safety Code in place, certainly not in the early part of 1988. It might go in the latter part of 1988, and in some provinces not before 1989. Do you feel strongly about this? Do you think we should therefore amend Bill C-19 and put in a clause that makes sure that this act does not come into effect before we have a national standard code? Certainly from the readings I have, this is what everybody wants. We might end up living the same experience that has been disastrous in the U.S. unless there is some leadership on the part of the federal government.

Mr. Gruchy: Mr. Ouellet, I feel strongly about this. I think the implementation and the ability to enforce a clear and precise National Safety Code is essential before deregulation takes place. The absence of it will lead to the loss of lives. It is just as simple as that. I go a bit further: the hiatus that will be created between deregulation and the implementation of a National Safety Code can be filled by the retaining of the threat of the loss of authority. That has been a major factor in safety in trucking in Canada.

Mr. Green: One curious thing about this whole re-regulation or deregulation debate has been that in February of 1985 there was a memorandum of understanding signed by the 11 Ministers of Transport, federal and provincial, that envisaged that there would be federal-provincial co-operation in new regulatory legislation. The next thing we know, following *Freedom to Move*, is that we have unilateral measures by the federal Minister to implement federal legislation without regard to provincial legislation.

Now we hear about a memorandum respecting the National Safety Code. One wonders whether we will have the same degree of federal-provincial co-operation. It is one thing to put a National Safety Code on the books; it is another matter to implement it.

• 1630

It is one thing, as Mr. Gruchy has said, to put the National Safety Code on the books, and it is another matter to implement it. By way of parallel example, the regulations respecting the transportation of dangerous goods were actually on the statute books for five years before they were implemented, before the infrastructure, the civil service, the detailed methods of implementing those regulations were put in place.

One must ask a question: How long will it be between the time a National Safety Code is enacted and the mechanics of it being enforced are put in place? Will there be a one-year, two-year, three-year or, as in the case

[Traduction]

D'après les questions que nous avons pu poser à certains ministres provinciaux, il semble que ce ne soit pas ce que le gouvernement du Canada compte faire. Va-t-il s'appuyer sur cet accord très vague, qui est à la base de toute cette politique? Je pense que chaque ministre et chaque membre du Comité aurait pu signer un tel papier. Mais il me semble que nous n'aurons pas de code canadien de sécurité en place avant le début 1988 au moins. Il faudra peut-être attendre la fin de 1988 et dans certaines provinces sans doute 1989. Quels sont vos sentiments à cet égard? Pensez-vous que nous devrions amender le projet de loi C-19 et y insérer une clause pour que cette loi n'entre pas en vigueur avant l'instauration d'un code canadien de sécurité? D'après tout ce que j'ai lu, il me semble que c'est ce que tout le monde souhaite. Nous pourrions en définitive vivre l'expérience qui a été si désastreuse aux États-Unis, à moins que le gouvernement fédéral ne joue les chefs de file.

M. Gruchy: Monsieur Ouellet, cette question me préoccupe beaucoup. Je pense qu'il est essentiel que l'on mette en oeuvre un code canadien de sécurité précis et clair et qu'on mette en place les moyens de l'appliquer avant que la déréglementation n'ait lieu. Si ce n'est pas le cas, il y aura perte de vies humaines. C'est aussi simple que cela. J'irai un peu plus loin: on pourrait combler le fossé qui sera créé entre la déréglementation et la mise en oeuvre d'un code canadien de sécurité en gardant la menace de la perte d'autorité. Ce facteur a beaucoup joué pour la sécurité du camionnage au Canada.

M. Green: Il y a une chose curieuse par rapport à tout ce débat sur la re-réglementation ou la déréglementation; c'est qu'en février 1985 un protocole d'accord a été signé par les 11 ministres des Transports, fédéral et provinciaux, prévoyant une collaboration fédérale-provinciale pour la nouvelle législation de réglementation. Après *Aller sans entraves*, on constate que le ministre fédéral prend des mesures unilatéralement pour mettre en oeuvre la législation fédérale sans tenir compte de la législation provinciale.

On entend parler maintenant d'un accord concernant le code canadien de sécurité. On peut se demander si la collaboration fédérale-provinciale va se poursuivre. C'est une chose que de prévoir dans les textes un code canadien de sécurité; c'en est une autre que de le mettre en application.

Comme le disait M. Gruchy, c'est une chose d'adapter un code national de la sécurité, mais c'en est une autre de le faire appliquer. Par exemple, les dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses avaient été adoptées cinq ans avant de pouvoir être appliquées, c'est-à-dire avant que ne soient mises en place l'infrastructure, la bureaucratie et les méthodes détaillées de leur application.

Il est donc permis de se demander combien de temps il faudra attendre pour que le Code national de la sécurité soit effectivement mis en oeuvre, une fois qu'il aura été adopté. Faudra-t-il attendre un an, deux ans, trois ans ou,

[Text]

of the dangerous goods regulations, a five-year delay? And what are the consequences of that kind of delay? I think that is really the essence of the point made in the submission to which Mr. Gruchy has referred. A memorandum of agreement is a long way from the actual enforcement of a National Safety Code.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, it is not often that one can get opinions from a lawyer without fee, and I just hope you will do that—give an opinion.

Just to continue on with the line Mr. Ouellet started, would it be your opinion that, given the memorandum of understanding, including cost-sharing...? The feds have to put up enough money or the provinces are not going to do it. Given all that, would it be your view that once the sunset clause takes effect, there will be no restrictions over geographic areas, routes, commodities, type of equipment, etc.? It is stated in your brief that this really is an open invitation, or at least a requirement, for the provinces to back out of and refuse to go along with the memorandum of understanding—that it is just going to fall apart, given the way the legislation reads.

Mr. Gruchy: The question is more of a political one than I want to tackle, but I agree with you; I do not know whether the provinces would use it as a means of backing out, but I do think that without the conditions and regulations the whole system is going to fall apart. I do not see how you can suddenly say to every licensed carrier in this province and elsewhere that from now on you can haul anywhere.

Mr. Benjamin: I am flabbergasted that the provincial Ministers would sign something that goes along with the implementation of this bill, and they give up authority on things such as routes, commodities, type of equipment—in other words, signing a blank cheque. The memorandum of understanding is a requirement for Bill C-19 to have any effect whatsoever. But in any case, do you think...?

Mr. Gruchy: Which of them are you speaking of, sir?

Mr. Benjamin: I guess there was the one we got, and then there was another one just a few days ago.

Mr. Gruchy: Are you speaking of the most recent one?

Mr. Benjamin: I am speaking of the two together. I take it from your submission, and correct me if I am reading it wrong, that the co-operation and the participation of the provinces is in serious doubt, if nothing else, unless the legislation is substantially changed in terms of the licensing, the lack of restrictions and so forth.

Mr. Gruchy: I think that, as a practical matter, the thrust of your question is probably correct. It is more of a political question than I want to get into. I do not know

[Translation]

comme ce fut le cas pour le transport des marchandises dangereuses, cinq ans? Et quelles seront les conséquences de ce retard? Voilà, à mon sens, l'aspect fondamental du mémoire dont a parlé M. Gruchy. Il y a loin entre un protocole d'entente sur un code national de la sécurité et l'application réelle de ce dernier.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Il est rare, messieurs, qu'on puisse obtenir l'avis d'un avocat sans lui verser des honoraires, mais j'ai précisément l'intention de vous demander votre avis sur cette question.

Pour poursuivre dans la ligne de pensée de M. Ouellet, estimez-vous que, lorsque le protocole d'entente, y compris les mécanismes de partage des coûts, auront...? Il faudra que le gouvernement fédéral y mette suffisamment d'argent, sinon les provinces ne suivront pas le mouvement. Cela dit, croyez-vous que, lorsque la disposition de temporisation prendra effet, il n'y aura aucune restriction au niveau des zones géographiques, des trajets, des produits, du type d'équipement, et cetera? Vous dites, dans votre mémoire, que cela revient quasiment à inviter les provinces à ne pas entrer dans le jeu, c'est-à-dire à ne pas devenir parties au protocole d'entente, ce qui signifie que ce dernier n'aura tout simplement aucun effet pratique.

M. Gruchy: Il s'agit là plus d'un problème politique que pratique. Je suis cependant d'accord avec vous. Je ne sais si les provinces s'en serviront pour faire marche arrière, mais je crois que tout le système va s'effondrer s'il n'y a pas de conditions et de règlements. Je ne vois pas comment on pourra soudainement dire à chaque transporteur agréé de la province et d'ailleurs qu'à partir d'un certain moment il pourra faire du transport n'importe où.

M. Benjamin: Je n'arrive pas à croire que les ministres provinciaux puissent signer quelque chose qui aille dans le sens de ce projet de loi, mais en abandonnant en même temps leurs pouvoirs sur des choses telles que les trajets, les produits, le matériel, etc. Cela revient en fait à signer un chèque en blanc. Le protocole d'entente libère complètement le terrain pour le projet de loi C-19. Quoi qu'il en soit...

M. Gruchy: Duquel parlez-vous?

M. Benjamin: Nous en avons eu un il y a quelque temps, mais il y en a eu un autre il y a quelques jours.

M. Gruchy: Voulez-vous parler du dernier?

M. Benjamin: En fait, je parle des deux. Si j'interprète bien vos déclarations, vous dites qu'il est fortement douteux que les provinces collaborent et participent au processus, à moins que des modifications profondes ne soient apportées à la loi au niveau de l'octroi des permis, du manque de restrictions, etc.

M. Gruchy: Sur le plan pratique, vous avez probablement raison. Cependant, cela relève essentiellement de la politique, et je ne tiens pas à

[Texte]

whether Peter Green can speak to that; I would prefer that he would.

Mr. Benjamin: I am talking legally, because this is a great deal for lawyers. The litigation there... as Mr. Diefenbaker said, you always go to a place where there is a lot of litigation.

The Chairman: [Inaudible—Editor] Mr. Benjamin, he does not have the memorandum of Understanding that was allegedly agreed upon or whatever on Thursday last.

• 1635

Mr. Green: Mr. Chairman, it is a little surprising we have this very complex set of tests being proposed in federal legislation when, for 30 years plus, federal Parliament delegated the regulation of the extraprovincial transport industry to the provincial legislatures and provincial transport boards. I think we are running the very distinct risk for some period of time of having a very complex legislative scheme at the federal level and a different legislative scheme at some or all the provincial levels dealing with intraprovincial transport.

One of the beauties or one of the good features of the existing arrangements is that the same tests for entry apply for intraprovincial and extraprovincial licences. One of the reasons that has been so important in the Atlantic provinces is that we have four provinces all in close proximity. It is not at all unusual to have a transport company requiring five or six licences, perhaps an intraprovincial licence in New Brunswick and Nova Scotia and extraprovincial licences in all four of the Atlantic regional provinces. At least we have had only four pieces of legislation to deal with because the extraprovincial tests have been the provincial legislation. We have even had the opportunity to have a few joint hearings, but not many.

Now we will have a very complex federal set of regulations and perhaps different regulations at the provincial level. At least the memorandum of understanding of 1985 contemplated we would try to achieve uniformity across the country. It appears that thrust has been completely abandoned.

Mr. Benjamin: I notice you do not say much about Bill C-18. You concentrate mostly on Bill C-19, but Bill C-19 is in concert with Bill C-18. It is a logical follow-up to it. If you read the preamble of clause 3 in Bill C-18, do you think the balance of Bill C-18 and Bill C-19 can be achieved the way it is worded now to live up to the principles and preamble of the legislation of Bill C-18? The way the bills are presently worded, is it capable of achievement? That is the principle and thrust of the policy.

Mr. Green: I suppose it might be cynical to suggest the federal legislation appears to be drafted in such a complex way that nobody will try to apply it very rigorously.

[Traduction]

m'engager sur ce terrain. Je ne sais si Peter Green est prêt d'or pour les avocats. Comme le disait M. Diefenbaker, vous allez vous ruer dans ce secteur.

M. Benjamin: Mais, sur le plan légal, ce sera une mine d'or pour les avocats. Comme le disait M. Diefenbaker, vous allez vous ruer dans ce secteur.

Le président: [Inaudible—Éditeur] Je m'excuse, monsieur Benjamin, mais il n'a pas le protocole d'entente qui est censé avoir été négocié jeudi dernier.

M. Green: Il est un peu surprenant, monsieur le président, de voir que le projet de loi fédéral propose une série de critères très complexes, alors que, depuis plus de 30 ans, le Parlement fédéral a délégué aux assemblées législatives et aux commissions de transport des provinces le pouvoir de réglementer le transport extraprovincial. Je crains que nous nous retrouvions avec un dispositif législatif très complexe au niveau fédéral et un dispositif législatif différent dans certaines provinces, voire dans toutes, pour ce qui concerne le transport intraprovincial.

L'un des avantages remarquables des mécanismes actuels est que les candidats à l'obtention d'un permis intraprovincial et extraprovincial sont assujettis aux mêmes critères. Cela s'est avéré particulièrement important dans les provinces atlantiques, puisque nous avons quatre provinces très proches l'une de l'autre. Il n'est pas du tout inusité de voir une société de transport demander cinq ou six permis, c'est-à-dire un permis intraprovincial au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, et des permis extraprovinciaux dans les quatre provinces maritimes. En tout cas, nous n'avons que quatre textes législatifs régissant la question, puisque les critères extraprovinciaux ont été incorporés à la législation provinciale. Nous avons même eu l'occasion de participer à quelques audiences conjointes, mais il n'y en a pas eu beaucoup.

Nous risquons maintenant d'avoir un dispositif de réglementation très complexe au niveau fédéral et un dispositif peut-être différent au niveau provincial. Reconnaissons au moins que le protocole d'entente de 1985 envisageait un effort d'uniformisation dans tout le pays. Il semblerait que cette orientation ait été complètement abandonnée.

M. Benjamin: Je constate que vous ne dites pas grand-chose au sujet du projet de loi C-18. Vous parlez surtout du C-19, mais les deux sont liés. Le C-19 est la suite logique du C-18. Considérant le préambule de l'article 3 du projet de loi C-18, pensez-vous que le projet de loi C-19 permettra quand même de respecter les principes énoncés dans le préambule du C-18? En d'autres termes, tels que les projets de loi ont été présentés, permettront-ils d'atteindre les objectifs visés?

M. Green: Je vais peut-être vous paraître cynique, mais je me demande si la législation fédérale n'a pas été rédigée de manière aussi complexe pour que personne ne tente de

[Text]

Therefore, perhaps the policy which underlies Bill C-18 and Bill C-19 may be implemented by default.

Mr. Benjamin: Others may want to comment on that. In the meantime, just to broaden things a little more, I appreciate and agree with your recommendation about not entering into any of this legislation until the other things about safety and maintenance and enforcement are in place. Do you think the same things should apply to all modes? Should we have national air safety requirements and implementation and rail and marine which should apply? Should it be for each mode separately or should it be one national code applying to all modes of transportation?

Mr. Gruchy: We have not looked at the other modes, but it seems to me it is almost a motherhood statement. Obviously, the National Safety Code ought to be in place and enforceable before you start tinkering around with taking away the need for regulation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the final question is on the reverse onus test. Initially, a couple of years ago, the Canadian Trucking Association thought it was a good idea. After many second thoughts, now they have decided it is not workable.

The first case in history on reverse onus, under the Western Grain Transportation Act and variable rates, is going on now before the CTC. Do you have any comment about that reverse onus test? Have you examined the case that is before the CTC now?

• 1640

Secondly, the whole matter of the loss of licences is a topic of interest. Small truckers have a financial asset in their licences and would be out of pocket. Do you have any suggestions on how you deal with that?

Mr. Gruchy: We touched on the reverse onus in our brief and it is my view that due to the way the reverse onus is presently framed, it will make it an impossible onus for an objecting trucker. Unless I happen to act for CN, CP or one of the large ones, I do not think I will ever be able to dislodge the burden as it is presently expressed in this bill.

The loss of the value of licences goes without saying. The truckers in this country have spent many millions of dollars on their licences, but the values of those licences are going to be wiped out. Once again, that is a political decision, so there is not much I can say about it.

Mr. Taylor: From some of the comments, it would appear that when deregulation comes in everything is going to be new. However, the motor vehicle branch administrators of every province have been working for three to five years toward a safety code that would improve the safety in their own provinces. If deregulation came in tomorrow, we would not be left without a safety code. They are not suddenly going to be wiped out. So I

[Translation]

l'appliquer avec beaucoup de rigueur. En conséquence, la politique qui sous-tend les projets de loi C-18 et C-19 risque d'être mise en oeuvre par défaut.

M. Benjamin: Les autres membres du Comité ont peut-être des commentaires à faire à ce sujet. Quoi qu'il en soit, je conviens avec vous que ces projets de loi ne devraient pas être appliqués tant que l'on aura pas mis en place les autres éléments relatifs à la sécurité, à l'entretien du matériel et à l'exécution des dispositions législatives. Pensez-vous que cela vaut pour tous les modes de transport? Devrions-nous avoir un seul code national de sécurité, s'appliquant à tous les modes de transport, ou un code spécifique pour le transport aérien, un autre pour le chemin de fer et un autre pour la mer?

M. Gruchy: Nous n'avons pas examiné cette question en détail, mais cela nous paraît évident. Il est indispensable que le Code national de la sécurité ait été adopté et puisse être appliqué avant de commencer à abroger les règlements existants.

M. Benjamin: Ma dernière question concernera le fardeau inverse de la preuve. À l'origine, il y a quelques années, l'Association canadienne du camionnage pensait que c'était une bonne idée. Cependant, après y avoir réfléchi, elle a changé d'idée.

Le premier cas dans notre histoire de fardeau inverse de la preuve, relatif à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et aux taux variables, se trouve actuellement devant la CCT. Que pensez-vous de ce mécanisme? Avez-vous étudié l'affaire qui a été soumise à la CCT?

Je voudrais également vous demander ce que vous pensez du problème auquel seraient confrontés les petits camionneurs qui perdraient leur permis. En effet, cela entraînerait pour eux des pertes financières, n'est-ce pas?

M. Gruchy: Nous avons abordé la question du fardeau inverse de la preuve dans votre mémoire et, si nous l'avons bien compris, il sera impossible à respecter par un camionneur qui voudra s'opposer à une demande. À moins de représenter le CN, le CP ou l'un des grands transporteurs du Canada, je ne pense pas que je parviendrai jamais à établir la preuve qui serait requise par ce projet de loi.

En ce qui concerne la perte financière découlant de la perte des permis, elle est évidente. Les camionneurs ont consacré des millions de dollars à obtenir et à exploiter leur permis, mais ceux-ci vont perdre toute valeur. Encore une fois, il s'agit-là d'une décision politique sur laquelle je n'ai pas grand-chose à dire.

M. Taylor: Si je comprends bien, lorsque la déréglementation sera mise en oeuvre, tout aura changé. Pourtant, les responsables de la réglementation des véhicules à moteur, dans chaque province, travaillent depuis trois à cinq ans à l'élaboration d'un code de la sécurité. Donc, si la déréglementation entrait en vigueur demain matin, nous ne nous retrouverions pas sans code de sécurité. Cela ne va quand même pas être la

[Texte]

cannot follow the arguments that they are not going to have safety the day deregulation comes in.

Mr. Gruchy: I spoke of our own personal experience of dealing with the carriage of explosives which, as I indicated in my presentation, is only the tip of the iceberg because there will be many more such questions. It was our experience that there was no authority readily available in Nova Scotia to get guidance from as to what constitutes an explosive and what the regulations are for hauling them.

Eventually, we did get them and we also got very good answers from Ottawa, but I want to assure you that there was no information readily available in this province which was going to be of guidance to us and to the Motor Vehicle Transport Board.

Mr. Taylor: If that is the case, I think the safety regulations of each province should be made public because people must know the laws they have to obey, otherwise it is not fair. If I commit an offence and I have no knowledge of the law, ignorance may be no excuse. However, in a motor transport set-up, the shippers, the truckers and the general public should have a knowledge of what those rules are.

In most provinces they have such a knowledge. At least this education has been going on in my province for a number of years. However, I am not saying that it is complete and we have to go further on this. For instance, we do not have anything to control the hours of driving done by a truck driver. We had laws several years ago and wiped them out because they were not working. Since then, there have been improvements made on laws and perhaps they will come back to having a law in order to make sure drivers are not driving 24 or 30 hours without rest.

• 1645

Mr. Gruchy: I want to make a personal comment. I do not mean for this to sound flip or anything, but I think it would be wishful thinking on everybody's part if you think safety regulations presently in place are workable and effective. I do not think they are. It is my own personal experience from appearing before the boards and watching the evidence unfold that there are no workable and effective safety regulations presently in place.

Mr. Taylor: You are saying the safety regulations that are going to be in effect when deregulation comes are in effect now.

Mr. Gruchy: No.

Mr. Taylor: What has happened this last year if there are no safety regulations?

Mr. Gruchy: No, I am not saying that at all. I am saying you should have in place a National Safety Code before you deregulate. I am saying the present safety regulations

[Traduction]

catastrophe immédiate. Je ne vois donc pas comment on peut affirmer qu'il n'y aura plus de sécurité lorsque le transport aura été déréglementé.

M. Gruchy: Mes commentaires concernaient uniquement mon expérience personnelle en matière de transport d'explosifs. Or, comme je l'ai dit, cela ne représente que la pointe de l'iceberg, car il y a beaucoup d'autres questions semblables qui se posent. Par exemple, nous avons constaté qu'il n'y avait en Nouvelle-Écosse aucun organisme capable de nous donner des indications pratiques sur ce qu'est un explosif et sur les règlements qui en régissent le transport.

Certes, nous avons finalement obtenu des réponses, et nous en avons aussi obtenu d'excellentes en nous adressant à Ottawa, mais je puis vous garantir qu'il n'y avait pas d'information facilement disponible à ce sujet dans la province.

M. Taylor: Si tel est le cas, je crois qu'il faudra rendre public les règlements adoptés par chaque province en matière de sécurité, pour que l'on puisse demander aux gens de les respecter. Sinon, ce n'est pas juste. Certes, l'ignorance de la loi n'est jamais considérée comme une excuse en cas de délit, mais dans le contexte de l'industrie des transports, il me paraît élémentaire que les expéditeurs, les camionneurs et le grand public soient au moins informés de la nature des règlements.

Dans la plupart des provinces, ils le sont. En tout cas, ils le sont dans la mienne. Cependant, on peut sans doute aller plus loin à ce sujet. Par exemple, nous n'avons aucun règlement sur le nombre d'heures que peut passer au volant un chauffeur de camion. Des dispositions avaient été adoptées il y a plusieurs années, mais elles se sont avérées inefficaces. Depuis lors, on a essayé d'apporter certaines améliorations, et peut-être faudra-t-il adopter une loi pour s'assurer que les camionneurs ne conduisent pas 24 ou 30 heures d'affilée, sans période de repos.

M. Gruchy: Je voudrais faire une remarque personnelle, et croyez bien que je ne la fais pas à la légère. À mon avis, quiconque s'imaginerait que les règlements actuels sont applicables et efficaces se bercent d'illusions. Mon expérience personnelle, acquise lors de comparutions devant des commissions de transport, m'amène à conclure que les règlements actuellement en vigueur en matière de sécurité sont inefficaces.

M. Taylor: Voulez-vous parler des règlements qui entreront en vigueur après la déréglementation?

M. Gruchy: Non.

M. Taylor: Que s'est-il passé l'an dernier, s'il n'y a pas eu de règlements?

M. Gruchy: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai simplement dit qu'il fallait que le Code national de sécurité soit en place avant de procéder à la déréglementation. J'affirme

[Text]

are not effective and the enforcement of them is not effective.

Mr. Taylor: I guess we can separate on that point. I would prefer a National Safety Code, but I also realize there is already a safety code in every province. We are not without safety.

The second point I want to question you about if there is time is that you say the fit, willing and able test is going to be very complex.

Mr. Gruchy: The fitness test?

Mr. Taylor: Yes. In my view, it is not nearly as complex as what we are going through today. If I am a trucker in Alberta and I want to truck to Saskatchewan, I have a hearing in Alberta; I have to hire a lawyer and a chartered accountant, and have a hearing, and then I would get a permit. Then if I get into Saskatchewan, I have to do the same thing; in Manitoba, the same thing; in Ontario, the same thing. It is so complex today that many truckers just give up. It is not fair at all.

Under the deregulation, I think one of two things could happen. Number one, the federal government could take back the constitutional authority Bob Winters gave to the provinces because he did not want to share the building of the roads and the highways, and there could be one test. Or, there could be regulations passed for the same test to be available in every province. If it is passed in Nova Scotia, the trucker would have the right to operate through the other provinces. We would be a nation, not 10 separate states.

It seems to me the present system is far more complex. We are not going to need so many lawyers or chartered accountants, it is not going to cost the people so much money, and it will be cheaper for the—I am not making any reflections on lawyers—people, because all of these costs have to be paid by the consumer.

Mr. Green: With respect, what we have in this country now is 30 years of experience, and indeed jurisprudence, under what is generally known as the public convenience and necessity test. While the language in the various provincial pieces of legislation has varied, generally there has been some uniformity. The proposed federal legislation is infinitely more complex than any provincial legislation on any of the books today—I think my colleagues would agree with me on that score—so complex that we really do not understand why it was drafted in such a complex way.

Mr. Taylor: That is the trouble. We have our legislation drafted by lawyers, and the only people who can understand it are lawyers.

[Translation]

que les règlements actuels en matière de sécurité ne sont pas efficaces et ne sont pas appliqués comme il faut.

M. Taylor: Nous pouvons ne pas avoir le même avis sur cette question. Je préférerais un code national de la sécurité, mais il faut bien se rendre compte qu'il y en a déjà un en vigueur dans chaque province. Nous ne sommes donc pas complètement démunis.

Ma deuxième question concernera le critère «prêt, apte et disposé», qui, dites-vous, sera très complexe.

M. Gruchy: Le critère d'aptitude?

M. Taylor: C'est cela. À mon avis, il ne sera pas du tout aussi complexe que celui qui existe actuellement. Prenez le cas d'un camionneur de l'Alberta qui souhaite faire du camionnage en Saskatchewan. Il doit participer à une audience en Alberta, c'est-à-dire qu'il doit engager un avocat et un comptable agréé, se rendre à l'audience et ensuite obtenir son permis. Après cela, il doit aller en Saskatchewan et faire exactement la même chose. S'il veut faire du camionnage au Manitoba et en Ontario, la même procédure doit être reprise. En fait, la procédure est tellement complexe qu'elle dissuade beaucoup de camionneurs.

Voici ce qui pourra se produire avec la déréglementation. Tout d'abord, le gouvernement fédéral pourra reprendre les pouvoirs constitutionnels que Bob Winters a accordés aux provinces, car il ne voulait pas partager le coût des constructions des routes et autoroutes, et il pourra appliquer un critère unique. La deuxième solution serait que chaque province adopte une réglementation pour l'application du même critère. En d'autres termes, si le camionneur était agréé en Nouvelle-Écosse, il aurait le droit de travailler dans toutes les autres provinces. Nous deviendrions alors une vraie nation, et non dix États séparés.

À mon sens, le système actuel est beaucoup plus complexe que celui qui est envisagé. Les gens n'auront plus besoin d'engager tous ces avocats et comptables, la procédure leur coûtera beaucoup moins cher, cela dit sans accuser les avocats de quoi que ce soit, cela sera à l'avantage des consommateurs, puisque ce sont eux qui doivent en fin de compte payer ce genre de frais.

M. Green: Je vous répondrai, très respectueusement, que ce que nous avons actuellement dans ce pays, c'est 30 années d'expérience et de jurisprudence, dans le cadre de ce que l'on appelle généralement le critère d'utilité publique. Certes, les termes précis ne sont pas les mêmes dans toutes les lois provinciales, mais il y a quand même une certaine uniformité. Le projet de loi fédéral est infiniment plus complexe que les lois provinciales actuellement en vigueur, et je crois que mes collègues seront d'accord avec moi là-dessus. De fait, il est tellement complexe que nous ne comprenons vraiment pas pourquoi on l'a rédigé de cette manière.

M. Taylor: C'est précisément là le problème. Nos projets de lois sont rédigés par des avocats, et ce sont les seuls à les comprendre.

[Texte]

The Chairman: We will go to a lawyer to read it. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I ask an explanation from Mr. Taylor. You were saying that under this legislation it would be one set. I have not seen or read this.

Mr. Taylor: I say it could be.

The Chairman: It was hypothetical statement.

Mr. Ouellet: It is what you wish.

The Chairman: Yes, that is right. We can argue, but we are going to be arguing quite a bit when we get to clause-by-clause consideration.

An hon. member: You mean claw by claw.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I was going to cover the same points. The witnesses first approached the problem of the complexity of the language as contained within clause 7 and dealing primarily with the reverse onus provisions.

The Chairman: If it has all been covered to your satisfaction, we can move on.

• 1650

Mr. Reid: But it is not to my satisfaction, and then there is the safety aspect. As has already been pointed out, there have been about 11 jurisdictions dealing with entry of trucking activities, and the variance in each. For instance, today, Mr. Chairman, we heard a province point out that the entry provisions in that province are not perhaps as strict; they might even be more flexible than others, and maybe even more flexible than Nova Scotia. We heard the reference to the province of Alberta, which has a more than flexible entry provision. It allows a deregulated truck operating community environment in that province.

I rather hear you say and caution us that it might be some time before we have the 11 jurisdictions completing and signing on a dotted line, with respect to the safety code. Is that part of the problem? Has the Canada Transport Lawyers' Association worked to bring about a common safety code and common entry provisions in these separate jurisdictions before now? What success have you had?

Mr. Gruchy: I think Mr. Green might want to comment on the latter question as well. Indeed, we have. Yearly the Canadian Transport Lawyers' Association meets and presents briefs to the CCMTA, and has done that for many years, and has in fact stressed those very points. We have done what we can publicly and privately to bring about uniformity and to bring about a rational set of tests.

Mr. Reid: I will carry that one step further. You have stressed the desirability of having uniformity.

Mr. Gruchy: Yes.

Mr. Reid: I am questioning you as to what progress has been achieved in reaching uniformity.

[Traduction]

Le président: Nous devons faire appel à un avocat pour nous lire le projet de loi. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Vous disiez, monsieur Taylor, que ce projet de loi aboutira à un seul dispositif réglementaire pour tout le pays. Je ne vois pas du tout cela dans le texte.

M. Taylor: J'ai dit que ce serait possible.

Le président: C'était une hypothèse.

M. Ouellet: C'est ce que vous souhaitez.

Le président: C'est cela. Nous pourrions en discuter longtemps, mais nous allons de toute façon le faire en détail lorsque nous arriverons à l'étude article par article.

Une voix: Vous voulez plutôt dire articulation par articulation.

M. Reid: J'allais aborder les mêmes sujets, monsieur le président. Les témoins nous ont déjà parlé de la complexité des termes de l'article 7, et surtout des dispositions relatives au fardeau inverse de la preuve.

Le président: Si vous êtes satisfait de leurs commentaires, nous pouvons passer à quelqu'un d'autre.

M. Reid: Mais je ne suis justement pas satisfait, en ce qui concerne les problèmes de sécurité. Actuellement, nous avons 11 réglementations différentes sur l'entrée de nouvelles entreprises dans le secteur du camionnage. Ainsi, nous avons entendu dire aujourd'hui que les règlements en vigueur dans une province donnée ne sont peut-être pas aussi stricts qu'ils devraient l'être, c'est-à-dire qu'ils sont plus souples qu'ailleurs, même plus souples qu'en Nouvelle-Écosse. Quelqu'un nous a également dit que les mécanismes en vigueur en Alberta sont également plus que souples, puisqu'ils représentent en fait une quasi déréglementation du camionnage dans la province.

Si je vous comprends bien, vous pensez qu'il faudra peut-être attendre un certain temps pour que les 11 juridictions responsables de la sécurité en arrivent à signer toutes le même document. Est-ce là le problème? La *Canada Transport Lawyers' Association* a-t-elle tenté de contribuer à l'élaboration d'un code de sécurité commun, et de conditions communes d'entrée dans cette industrie, dans toutes les provinces?

M. Gruchy: M. Green voudra sans doute préciser ma réponse. Pour le moment, je vous dirais que oui, notre association a fait cet effort. Chaque année, ses membres se réunissent et adressent un mémoire à la CCATM, et ils le font depuis de nombreuses années. Nous avons donc fait notre possible, aussi bien en public qu'en privé, pour parvenir à un minimum d'uniformité et à un ensemble rationnel de critères.

M. Reid: Vous avez dit que l'uniformité serait souhaitable.

M. Gruchy: Oui.

M. Reid: Quels progrès ont été réalisés en ce sens?

[Text]

Mr. Gruchy: I will let Peter Green answer that if he can. I cannot say that there has been any great amount of success.

Mr. Green: I think, regrettably, that there has been little progress in uniformity. I think the processes of the CCMTA have perhaps been slow in emerging with progress towards more uniformity.

My sense was a couple of years ago that we seemed to be moving in that direction, that there might indeed be more uniformity in application processes and so on. There has been no uniformity certainly in central Canada—Manitoba, Ontario and Quebec—and to a lesser extent in New Brunswick, with respect to holding joint hearings on applications. But I think we have to acknowledge that it has been relatively modest. However, in addition to urging the National Safety Code, I think we have to emphasize the implementation of that code as being the key feature.

I would like to make just one last comment about the entry tests, and we do recognize that Alberta, for one, has a very relaxed entry test. I have restrained myself, but when the legislation came out last June, and then when it was reintroduced in November, we did an analysis of the tests in clause 7, which runs about four pages.

• 1655

Mr. Reid: We can come to that if we have to. I just wanted to capture, to some degree, a comment as to the degree of success, and I had a cautious lawyer's response.

I would follow that up by saying that the present entry provisions have not led to a common safety program, and I am one with you in saying that the reverse onus test of entry will not lead to a safety program, but "fit, willing and able" will. The fitness test will give you some requirement as to entry and the fitness of applicants with respect to their ability to carry on an operation, safe, well-insured and otherwise. Are you saying that is not so?

Mr. Green: With respect, I do not think that either a self-enforced or publicly enforced safety standard will emerge from the fitness test. No, sir, I really do not.

Mr. Reid: I am simply saying this to you, that the fit-willing-and-able test might be more helpful in this respect. But if there is, as desired by all of us, a common safety code and a willingness on the part of the provinces to implement and enforce it... and I am not worried about the phraseology of the reverse onus test because I am asking you if you would you not then be prepared to move the fitness test as soon as that safety code is prepared to be implemented. And you might better be able to get what you want.

[Translation]

M. Gruchy: Je demanderai à Peter Green de vous répondre. Je ne puis vous dire que l'on ait fait beaucoup de progrès.

M. Green: Hélas, nous avons fort peu avancé dans ce sens. Je crois que les procédures de la CCATM sont peut-être trop lentes à cet égard.

Il y a quelques années, j'avais le sentiment que nous allions dans cette voie et que nous aboutirions à des processus plus uniformes. Cependant, il est clair que nous n'avons pas atteint cet objectif. Dans le centre du pays, c'est-à-dire au Manitoba, en Ontario et au Québec, et dans une moindre mesure au Nouveau-Brunswick, tout au moins en ce qui concerne la tenue d'audiences conjointes sur les demandes de permis. Donc, les progrès ont été très modestes. Quoiqu'il en soit, nous continuons de réclamer la mise en place d'un système plus uniforme, en plus de l'adoption d'un code national de la sécurité.

Je voudrais faire une dernière remarque au sujet des critères d'entrée dans ce secteur. Nous savons que l'Alberta a un critère très peu rigoureux. J'ai fait preuve de modération, mais, lorsque le projet de loi a été déposé, en juin dernier, nous avons analysé de près les critères figurant à l'article 7, et qui couvrent à peu près quatre pages.

M. Reid: Nous arriverons à cette question s'il y a lieu. Pour l'instant, je voulais simplement savoir si nous avions fait des progrès vers l'uniformité, et j'ai eu une réponse prudente d'avocat.

Je puis donc en conclure que les mécanismes actuels en matière d'entrée dans ce secteur n'ont pas abouti à un programme commun de sécurité, et je suis l'un de ceux qui affirment avec vous que le fardeau inverse de la preuve n'aboutira pas à un programme de sécurité, mais que le critère «prêt, apte et disposé» le fera. En effet, ce critère d'aptitude signifie que les candidats devront faire la preuve qu'ils sont capables d'offrir des services de transport dans des conditions sûres, avec des assurances appropriées, etc. Êtes-vous d'accord?

M. Green: Hélas, je ne crois pas que ce critère d'aptitude aboutira à l'adoption de normes de sécurité facultatives ou exécutoires.

M. Reid: Je vous dis simplement que ce critère d'aptitude sera peut-être plus utile à cet égard. Cela dit, si nous aboutissons, comme nous le souhaitons tous, à un code national de la sécurité, et si les provinces font ce qu'il faut pour en assurer l'exécution, et ne nous occupons pas pour l'instant du fardeau inverse de la preuve, ne pensez-vous pas qu'il faudrait assurer l'application de ce critère d'aptitude dès que le code de sécurité aura été élaboré? De cette manière, vous auriez plus de chances d'obtenir ce que vous voulez.

[Texte]

Mr. Gruchy: I do not think I can respond to that. I am sorry. It is not out of a sense of caution, but I am afraid that the question is so hypothetical that I could not. . .

Mr. Reid: There is nothing hypothetical about it. You are a lawyer. You now have a safety code in effect, a common uniform safety code. The provinces are ready to implement it. Why do you want to monkey around with a reverse onus test? Why should we not move to a "fitness, willing and able" test of entry almost forthwith?

Mr. Gruchy: Quite frankly, I would have to see the code before I would even realize and understand just what it is you are saying. For example, if you simply say that if anybody who can comply with the National Safety Code, can haul anything anywhere, then I would have to say that I do not agree with that. If, on the other hand, the code makes reference to the degree of expertise required to haul certain commodities and the degree of specialization of the equipment, then perhaps you might be right. But until I see it, I cannot answer it. I do not mean to be impertinent, but that is what I meant by hypothetical. Until I can see it, I am not sure what is being referred to.

The Chairman: Mr. Gruchy, I want to thank you very much. Mr. Reid, I want to thank you very much for those questions, too. Mr. Green suggested that you had seven pages of different criteria, a definition of the criteria involved in clause 7. Is that. . . ?

Mr. Green: We actually did an analysis of clause 7 for our clients in our own firm. We would be happy to make that available.

The Chairman: Following Mr. Benjamin's suggestion, if we do not have to pay for it, can you give that to the committee clerk?

Mr. Green: Yes.

The Chairman: And also, Mr. Gruchy, if there is not an amendment—and this comes back to Mr. O'Hara—if your national association in Montreal, which is appearing before us, is not going to come up with some simpler explanation and/or definition of clause 7, which is your firm recommendation, too, then I must say I think the committee would be interested in what Mr. O'Hara and/or the collective grey matter of all of you, or the collective crania of all of you—

Mr. Gruchy: I think without a shadow of a doubt that I can speak for the association and say that we would be delighted to have some input.

• 1700

The Chairman: Good. Certainly we will take you up on it, depending on what we hear in Montreal with your national association.

Mr. Gruchy: I will warn the president.

[Traduction]

M. Gruchy: Je regrette, je ne pense pas pouvoir répondre à cette question. Ce n'est pas par prudence, mais parce que je crains que cette question ne soit tellement hypothétique que. . .

M. Reid: Elle n'a rien d'hypothétique. Vous êtes avocat. Vous avez maintenant un code uniforme de sécurité, et les provinces sont prêtes à l'appliquer. Pourquoi voulez-vous trafiquer avec ce fardeau inverse de la preuve? Pourquoi ne devrions-nous pas appliquer presque sur le champ le critère «prêt, apte et disposé»?

M. Gruchy: Je m'excuse, mais je souhaiterais pouvoir examiner ce code pour m'assurer qu'il correspond bien à ce que vous en dites. Par exemple, je ne saurais être d'accord avec vous si vous affirmez que quiconque affirme être capable de respecter le Code national de la sécurité, pourra faire du transport n'importe où. Par contre, si le code contient certaines exigences en matière des compétences requises pour transporter certains produits, et en matière d'équipement spécialisé pour ce faire, alors vous avez peut-être raison. Tant que je n'aurai pas vu le texte, je ne pourrai vous répondre. Je ne veux pas être impertinent, c'est simplement ce que je voulais dire lorsque je disais que c'était une question hypothétique. Tant que je n'aurai pas le texte sous les yeux, je ne saurai pas vraiment de quoi on parle.

Le président: Monsieur Gruchy, je vous remercie beaucoup. Monsieur Reid, je vous remercie également de vos questions. M. Green disait tout à l'heure que vous aviez sept pages de critères différents, figurant à l'article 7. Est-ce. . .

M. Green: Nous avons fait une analyse détaillée de l'article 7, pour nos clients, et nous serions très heureux de vous la communiquer.

Le président: Considérant ce qu'a dit M. Benjamin tout à l'heure, pourriez-vous l'adresser au greffier du Comité, si nous n'avons rien à payer?

M. Green: Certainement.

Le président: Je voudrais finalement revenir sur ce que disait M. O'Hara, c'est-à-dire que si votre association nationale ne nous fournit pas à Montréal, lors de sa comparution, une explication plus simple et «ou» une définition de l'article 7, je puis vous assurer que le Comité serait quand même très heureux de savoir ce que M. O'Hara et vos intellects mis en communs seraient capables de. . .

M. Gruchy: Je n'ai aucune hésitation à vous dire, au nom de l'association, que nous serions ravis de vous offrir notre contribution.

Le président: Bien. Soyez certains que nous ferons appel à vous, selon ce que nous dira votre association nationale à Montréal.

M. Gruchy: Je préviendrai son président.

[Text]

The Chairman: Warn him and thanks very, very much. We have taken a lot longer with you today, but you had a very powerful brief on some very pertinent points that have bothered members, as you found out from the questions.

Mr. O'Hara: Mr. Chairman, with respect to the last question, I think it is important that everyone make the important distinction between the fitness test, which is the threshold, if you will, getting in the door, and the National Safety Code, which is the continuing enforcement, the infrastructure, the resources to make sure that once the carrier gets in, he continues to operate in a safe manner.

The Chairman: I want to thank you again for that and thank you totally for your presentation.

In a way, we have almost saved the best for the last. We now call the Repap Corporation. Presenting its brief on its behalf is a gentleman known as Mr. Maurice Dionne, who, in an interesting historic twist, I think was actually the last chairman of the Transport committee when I was on that committee. It is very good to welcome Mr. Dionne back here in his new capacity of public relations director and other responsibilities with the Repap Corporation.

Welcome, sir, it is good to see you. I do not know what you think about the Chair. I used to think things about the Chair when I sat where Mr. Angus is sitting. Anyway, here we are, and things are somewhat the same.

Mr. Maurice Dionne (Director of Public Relations, Miramichi Pulp & Paper Inc.): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: You had the interesting challenge of the Crow legislation. You went across this country and heard some very strong, different points of view. I must say I think this may be a mini-Crow, but I do not know whether it is a mini-Crow or not in terms of the National Transportation Act.

Mr. Dionne: I just said to a gentleman we both know that the more things change, the more they stay the same.

In any case, Mr. Chairman, I am happy to be here with my colleague, John Edgar, who has a few things to say to this committee. I have been working for this company only for about a year and a half—I guess close to two years now—and Mr. Edgar is far more knowledgeable on the nitty-gritty of transportation than I am.

Mr. John Edgar (Vice-President, Transportation, Miramichi Pulp & Paper Inc.): For the record, I am not receiving a pay cheque from Stora Forest Industries. Either arrange that for me or change the order of appearances to put me under Repap. I would not mind getting two cheques, mind you.

Mr. Chairman and members of the committee, Miramichi Pulp & Paper is a wholly owned subsidiary of Repap Enterprises in Montreal. Repap annually produces

[Translation]

Le président: Oui, et remerciez-le sincèrement. Nous avons sans doute consacré plus de temps que prévu, mais c'est parce que vous nous aviez adressé un mémoire très solide sur des questions très importantes pour les membres du Comité, comme vous avez pu le constater d'après les questions.

M. O'Hara: Au sujet de la dernière réponse, monsieur le président, je crois qu'il est important de préciser que chacun devrait faire une distinction importante entre le critère d'aptitude, qui ouvre en quelque sorte la porte pour entrer dans ce secteur d'activité, et le Code national de la sécurité, qui constitue un mécanisme permanent destiné à garantir que les transporteurs continueront d'agir de manière tout à fait sécuritaire, une fois que la porte leur aura été ouverte.

Le président: Je vous remercie beaucoup de cette précision et de tout votre témoignage.

Nous avons d'une certaine manière gardé le meilleur pour la fin. En effet, nous allons maintenant entendre le représentant de la société *Repap Corporation*, un certain M. Maurice Dionne, qui, c'est assez intéressant à préciser, était le président du Comité des transports juste avant moi. Je suis très heureux de souhaiter la bienvenue à M. Dionne devant le Comité, à titre de directeur des relations publiques de la société Repap.

Bonjour, monsieur Dionne. Je ne sais pas ce que vous pensez du président, mais je puis vous dire que ma propre opinion des présidents de comité a changé depuis que je ne les vois plus de la même place que M. Angus.

M. Maurice Dionne (directeur des relations publiques, Miramichi Pulp & Paper Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Vous avez dû relever le défi très intéressant du projet de loi sur le pas du Nid-de-Corbeau. Je me souviens que vous aviez alors tenu des audiences très intéressantes dans tout le pays. Cette fois, vous allez participer à une sorte de mini-corbeau.

M. Dionne: Je disais tout à l'heure à quelqu'un que nous savons tous les deux que plus cela change, plus c'est la même chose.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, je suis heureux de venir témoigner devant le Comité avec mon collègue, John Edgar. Je travaille pour cette société depuis un an et demi, près de deux ans maintenant, et M. Edgar connaît bien mieux que moi les problèmes détaillés du transport.

M. John Edgar (vice-président, Transport, Miramichi Pulp & Paper Inc.): Je dois préciser tout de suite que je ne reçois pas de chèque de *Stora Forest Industries*. Je vous demanderai donc de préciser que je témoigne au nom de Repap, ou alors vous allez devoir me donner un deuxième chèque, ce qui ne me dérange pas, d'ailleurs.

Monsieur le président, la société *Miramichi Pulp & Paper* est une filiale à part entière des Entreprises Repap de Montréal, lesquelles produisent annuellement 1.25

[Texte]

1.25 million metric tonnes of pulp and paper products and over 160 million board feet of lumber. This production consists of 412,000 metric tonnes of kraft pulp and 140 million board feet of lumber at Skeena Cellulose in British Columbia. We produce 307,000 metric tonnes of lightweight coated paper at Midtec Paper Corporation in Kimberly, Wisconsin. We produce 135,000 metric tonnes of groundwood pulp and 20 million board feet of lumber at Nelson-Miramichi. Lastly we produce 200,000 metric tonnes of kraft pulp and a similar tonnage of lightweight coated paper at Newcastle, New Brunswick.

Our work force is over 3,250 full-time employees throughout the Repap organization, of which 1,000 are located at Miramichi, with a similar number of seasonal woodland workers. Over 90% of our Canadian production is for export.

The papermill at Newcastle in New Brunswick is the flagship of the Repap fleet of mills, and this came on stream in August 1986 at a cost of over \$250 million. Its high value-added product is consumed in the North American market, with 90% being sold to the United States. Competition is vigorous and ubiquitous and comes from domestic U.S. and Scandinavian producers. We have no control over our selling price. That is set in the international marketplace.

• 1705

Transportation is a major cost element of our operation, and it often dictates whether we can compete in a given market. Conversely, on the inbound raw material, transportation costs largely determine whether areas of supply can be tapped or if sources shall be limited.

In common with other pulp and paper complexes, rail service is essential to us. Without rail service, we cannot operate a sustained operation. Miramichi Pulp and Paper is captive to the CN for its rail service.

Prior to the construction of the paper mill in the Miramichi, the Miramichi economy was indeed precarious and employment was sporadic. The groundwood mill was subject to the vagaries of the international marketplace and was chronically operating in a debt position with constant and repetitive lay-offs. Its life expectancy was very limited, and the craft mill in neighbouring Newcastle was little better. With the coming of the paper mill, the consumption of a large portion of pulp production was safely assured, while other sizeable tonnages were likewise consumed at the Midtec operation in Kimberly, Wisconsin. In other words, the pulp mills became a part of an integrated operation rather than market mills. The end result is a high-value-added product that contributes to the nation's foreign earnings. Pulp mill and woodland employment is stabilized; secure and highly skilled jobs in paper-making are added.

[Traduction]

million de tonnes de pâtes et papier et plus de 160 millions de pieds de bois. La production de la société se répartit en 412,000 tonnes de pâtes à papier kraft et 140 millions de pieds de bois à la société Skeena Cellulose en Colombie-Britannique. Nous produisons également 307,000 tonnes de papier couché léger à la *Midtec Paper Corporation*, à Kimberly, au Wisconsin. Nous produisons 135,000 tonnes de pâte de bois mécanique et 20 millions de pieds de bois à Nelson-Miramichi. Finalement, nous produisons 200,000 tonnes de papier kraft et environ la même quantité de papier léger couché à Newcastle, au Nouveau-Brunswick.

La société Repap a une main-d'oeuvre de 3,250 employés à temps plein, dont 1,000 sont établis à Miramichi, et un nombre équivalent d'employés saisonniers pour la coupe du bois. Plus de 90 p. 100 de sa production canadienne est destinée à l'exportation.

L'usine de pâte à papier de Newcastle, au Nouveau-Brunswick, est le plus beau fleuron de la société Repap; elle est entrée en service en août 1986 et a coûté plus de 250 millions de dollars. Sa production, à forte valeur ajoutée, est consommée à 90 p. 100 par le marché américain. Sur ce marché, nous faisons face à une concurrence vigoureuse et omniprésente, de la part des producteurs américains eux-mêmes et des producteurs scandinaves. Nous ne pouvons pas contrôler notre prix de vente. Il est fixé par le marché international.

Les frais de transport sont un élément important de nos frais d'exploitation, et ce sont souvent eux qui déterminent notre compétitivité sur chaque marché. En ce qui concerne les matières premières que nous devons acheminer vers nos usines, ce sont essentiellement les frais de transport qui déterminent les sources auxquelles nous allons nous adresser.

Comme pour toute autre usine de pâte et papier, il est essentiel que nous ayons de bons services ferroviaires. À cet égard, la société *Miramichi Pulp and Paper* est captive du CN.

Avant la construction de l'usine de Miramichi, l'économie locale était précaire et l'emploi, sporadique. L'usine de pâte à papier mécanique était sujette au caprice du marché international, et elle était constamment déficitaire, ce qui l'obligeait sans cesse à mettre ses employés au chômage. Elle avait peu d'avenir, et l'usine de papier kraft qui se trouvait dans la collectivité voisine de Newcastle était dans une situation à peine meilleure. Avec la création de l'usine de pâte à papier, un débouché sûr s'est établi pour une vaste portion de la production de pâte, alors que d'autres quantités importantes trouvaient des débouchés semblables à l'usine de Midtec à Kimberly au Wisconsin. En d'autres termes, les usines de pâte à papier sont devenues l'élément d'une structure de production intégrée, plutôt que des usines cherchant leur propre marché. Le résultat de ce processus est la fabrication d'un produit à haute valeur ajoutée qui contribue à la balance commerciale du pays. L'emploi des travailleurs des usines de pâte à papier et des bûcherons

[Text]

In freight expense, however, Miramichi is the farthest distant lightweight coated paper mill from its natural market in the United States. An effective, efficient, economic, and competitive system of transportation is absolutely vital to our future.

Transportation was deregulated within the United States. This gave a very clear advantage to the United States domestic producers and to the overseas competitors using United States ports. Miramichi has the disadvantage of its transportation costs being transparent to the competition, while their rates are confidential between carrier and shipper. This unconscionable situation must be remedied if we are to be given any chance in the marketplace. We believe Bill C-18 is the remedy.

I am past chairman and committee member of the transportation section of the Canadian Pulp and Paper Association. Your committee received a submission from that association in March 1987. Their document is the culmination of detailed and thorough study by its transportation specialists over an extended period. Miramichi Pulp and Paper fully endorses the CPPA recommendations. If Miramichi fails to be competitive and thus to move its inbound and outbound traffic, CN will likewise fail. No freight means no revenue. The solution, in our opinion, lies in the bill before you.

Mr. Ouellet: I think your presentation is very straightforward, and I do not think I have any specific questions to ask at this time. Thank you very much for coming and expressing your views.

Mr. Angus: I have a couple of technical questions. I think you are the first witness to mention the inbound transport of your raw fibre.

First of all, what percentage of your final cost is the transportation component? Secondly, can you split that transportation component into inbound and outbound percentages?

• 1710

Mr. Edgar: Mr. Angus, do you want it for the Miramichi Pulp and Paper, for Skeena, or for both?

Mr. Angus: Both will be fine.

Mr. Edgar: I will start with Skeena in British Columbia. Inbound transportation I believe is around the \$17 million mark and the outbound transportation is around the \$20 million mark. This is mainly overseas water transportation, and it is depressed at this time.

Mr. Angus: What percentage is it of the production price?

[Translation]

s'est stabilisé, et nous avons ajouté de nouveaux emplois très spécialisés dans le secteur de la fabrication du papier.

Hélas, l'usine de Miramichi est l'usine de papier couché léger la plus éloignée de son marché naturel, qui est aux États-Unis. Il est donc absolument vital pour son avenir qu'elle ait accès à un réseau de transport efficace, efficient, économique et compétitif.

Les services de transport ont déjà été déréglementés aux États-Unis, ce qui a donné un avantage très net aux producteurs américains et à nos concurrents étrangers, qui utilisent les ports américains. L'usine de Miramichi est également désavantagée par le fait que ses coûts de transport sont connus par ses concurrents, alors que les coûts assumés par ses derniers, restent confidentiels. Il est essentiel de remédier à cette situation déplorable pour que nous ayons une chance de survie sur ce marché. Nous estimons que le projet de loi C-18 constitue la solution à ce problème.

J'ai été président et membre du Comité des transports de l'Association ferroviaire des producteurs de pâtes et papiers, laquelle a adressé un mémoire à votre comité en mars 1987. Ce document constitue l'aboutissement d'une étude attentive et détaillée de spécialistes en problèmes de transports pendant une assez longue période. La *Miramichi Pulp and Paper* appuie sans réserve les recommandations de cette association. Si elle n'est plus compétitive et ne parvient plus à acheminer ses matières premières et ses produits finis, le CN en souffrira les conséquences, car il n'aura plus de recettes. À notre avis, la solution au problème est offerte par le projet de loi qui vous est soumis.

M. Ouellet: Votre témoignage est très clair et direct, et je n'ai pas de question particulière à poser. Merci beaucoup d'être venu témoigner.

M. Angus: Je voudrais vous poser quelques questions d'ordre technique. Si ne me trompe, vous êtes le premier témoin à aborder le problème de l'acheminement des matières premières vers vos usines.

Tout d'abord, les frais de transport représentent quel pourcentage de votre coût final? Deuxièmement, comment se répartissent vos frais de transport entre les matières premières et les produits finis?

M. Edgar: Voulez-vous les chiffres pour la *Miramichi Pulp and Paper*, pour Skeena ou pour les deux?

M. Angus: Pour les deux, si vous le pouvez.

M. Edgar: Je commencerai avec Skeena, en Colombie-Britannique. Si je me souviens bien, les frais d'acheminement des matières premières s'élèvent à environ 17 millions de dollars, et les frais d'expédition des produits à environ 20 millions. Il s'agit essentiellement de frais de transport en haute mer, secteur qui traverse actuellement une période de dépression.

M. Angus: Cela représente quel pourcentage de votre coût de production?

[Texte]

Mr. Edgar: I-is 9%.

Mr. Angus: For Miramichi?

Mr. Edgar: It is \$24 million in total.

Mr. Angus: What percentage of your production price would it be?

Mr. Edgar: I do not know.

Mr. Dion: Our total sales last year were just over \$250 million, so it is about 9.5%.

Mr. Angus: What is the breakdown of the \$24 million in terms of inbound and outbound?

Mr. Edgar: I do not have those figures handy, Mr. Angus. Do you, Maurice?

Mr. Dion: No, I do not.

Mr. Angus: It is almost 50:50 in Skeena. Is it a lower cost to get the products to the mill as opposed to the—

Mr. Dion: A large component of our costs is delivering the wood to the mill. The cost is roughly \$15 per cord. If my memory serves me correctly, we use about 17 million cords.

Mr. Edgar: Mr. Angus, our outbound costs at Miramichi would be higher because we ship by rail rather than overseas. Our costs in general are higher at the Miramichi or were higher because we were dependent on rail. We took action to remedy these things. We brought on a hybrid ship that had the ability to carry 110,000 tonnes of clay slurry inbound from Georgia and to take back full loads of pulp and paper products into Georgia. So we have a viable alternative to rail.

We also have been looking at connecting with Bangor and Aroostock, which are not too far away, and we know we could save money there.

Mr. Benjamin: This is CPR too.

Mr. Edgar: We would save \$1.5 million. Now, \$1.5 million might not be significant to the CN or to Canada Post, but it certainly is significant to us.

Mr. Angus: It is an interesting comparison.

Mr. Dion: I might add that the particular arrangement with Repap Enterprises regarding this ship was the brain-child of Mr. Edgar and was brought about through his efforts in negotiating with CP ships.

Mr. Angus: It happened within a regulated environment.

Mr. Edgar: On this subject I would like to say, Mr. Angus, I have had first-hand experience of having to take a lawsuit for our company in Kimberly, Wisconsin.

[Traduction]

M. Edgar: Neuf p. 100.

M. Angus: Et à Miramichi?

M. Edgar: Le total est de 24 millions de dollars.

M. Angus: Et cela représente quel pourcentage de votre coût de production?

M. Edgar: Je ne le sais pas.

M. Dion: L'an dernier, nos ventes totales ont atteint un peu plus de 250 millions de dollars, ce qui signifie que les frais de transport représentent environ 9,5 p. 100.

M. Angus: Avez-vous la répartition de ce chiffre entre les matières premières et les produits expédiés?

M. Edgar: Non, je n'ai pas ces chiffres avec moi. Les avez-vous, Maurice?

M. Dion: Non.

M. Angus: Je sais que c'est environ 50:50 à Skeena. Le coût d'acheminement des matières premières à l'usine est un peu moins élevé que celui. . .

M. Dion: Une partie importante de nos coûts concerne l'acheminement du bois à l'usine, puisque cela nous coûte environ 15\$ la corde. Si je me souviens bien, nous utilisons environ 17 millions de cordes.

M. Edgar: Les frais d'expédition des produits de Miramichi sont probablement plus élevés, puisque nous devons avoir recours aux chemins de fer plutôt qu'aux bateaux. En règle générale, les frais de Miramichi sont plus élevés, ou l'étaient, à cause de notre dépendance à l'égard du chemin de fer. Nous avons cependant pris des mesures pour remédier à ce problème. Ainsi, nous avons fait venir un bateau hybride capable de transporter 110,000 tonnes de boues d'argile de Georgie, et de repartir avec un chargement complet de produits de pâte et papier. Nous avons donc ainsi trouvé une option viable aux chemins de fer.

Nous avons également examiné la possibilité de nous relier à Bangor et Aroostock, qui ne sont pas trop éloignés, ce qui nous permettrait également d'économiser de l'argent.

M. Benjamin: Et c'est la ligne du CP.

M. Edgar: Cela nous permettrait d'économiser 1,5 million de dollars. Ce n'est peut-être pas une somme importante pour le CN ou pour les Postes, mais ce l'est pour nous.

M. Angus: Que voilà une comparaison intéressante!

M. Dion: Je dois dire que c'est M. Edgar qui a eu l'idée de cet arrangement avec les entreprises Repap au sujet de ce bateau, et que c'est grâce à ses talents de négociateur avec le CP que nous avons trouvé la solution.

M. Angus: Dans un contexte de réglementation.

M. Edgar: Je voudrais dire à ce sujet, monsieur Angus, que j'ai eu personnellement l'expérience de poursuites intentées par notre société de Kimberly, au Wisconsin. Les

[Text]

Deregulation is very highly favoured by senior executives of the Canadian Pacific family.

I might read out to you portions of ICC Docket 39051, *Midtec Paper Corporation versus Chicago Northwestern*. I would like to take few minutes here, Mr. Chairman, because I think this goes to the thrust of the matter. We are hearing one story where the railways have the monopoly and we are hearing other stories that they want to compete.

• 1715

In this docket, Mr. Ray Smith, the Vice-President of Traffic for the Soo Line Railroad said:

Throughout my career at the Soo Railroad, I have recognized the vital importance to the shipping public of vigorous, effective rail competition. With respect to both transportation prices and quality of service, including the availability of car supply during periods of high economic activity, shippers having available to them the services of more than one rail carrier to meet their transportation requirements for inbound raw materials and outbound products, have always had a distinct advantage over other producers in the same markets who are captive to one rail carrier. However, in today's highly competitive and virtually deregulated transportation environment, the importance of effective rail competition to individual shippers has increased enormously. Conversely, the disabilities of such shippers, having no rail competition, are much greater today than they were pre-Staggers.

In the area of price competition, shippers enjoying competitive rail service have the economic leverage to compel the rail carriers providing that service to enter into allowance contracts or other contractual arrangements which substantially reduce their costs of transportation. Also, when a rail carrier reduces a rate for one shipper located in one common terminal, that reduced rate is available to other shippers located in the same terminal, if they are physically switched by the carrier reducing the rate, or can avail themselves of that carrier's services through reciprocal switching.

An entirely different situation exists with respect to a captive shipper, such as *Midtec Paper*, which is located at Kimberly, Wisconsin, where it enjoys none of the benefits of effective real competition.

Since the enactment of the Staggers deregulation, thousands of rate contracts have been negotiated between members of the rail industry and the shipping public. While the preponderance of these contracts reduced transportation costs for the involved shippers, competing shippers are generally kept completely in

[Translation]

cadres supérieurs de la famille du CP sont très nettement en faveur de la déréglementation.

Si vous le permettez, je voudrais vous lire quelques extraits du document *ICC Docket 39051, Midtec Paper Corporation versus Chicago Northwestern*. En effet, cet extrait va au coeur du sujet qui nous intéresse puisque nous entendons dire en même temps que les sociétés de chemins de fer ont un monopole et qu'elles veulent se faire concurrence.

Voici ce que M. Ray Smith, vice-président du trafic de la *Soo Line Railroad*, affirme dans ce document:

Durant toute ma carrière au sein de la *Soo Railroad*, j'ai été conscient de l'importance vitale d'une concurrence ferroviaire vigoureuse et efficace, pour les expéditeurs. En ce qui concerne les prix de transport et la qualité du service, notamment l'accès à un nombre suffisant de wagons pendant les périodes d'activité économique intense, les expéditeurs peuvent avoir recours aux services de plus d'un seul transporteur ferroviaire pour l'acheminement de leurs matières premières et l'expédition de leurs produits, ce qui leur a toujours donné un avantage très net par rapport aux autres producteurs qui opèrent sur les mêmes marchés et qui sont captifs d'une seule société ferroviaire. Toutefois, dans le contexte fortement compétitif et quasiment déréglementé de l'industrie contemporaine du transport, l'avantage que tirent les expéditeurs de l'accès à une concurrence ferroviaire efficace a augmenté considérablement. Par contre, les expéditeurs qui n'ont pas accès à des services ferroviaires compétitifs font face à un désavantage qui a, lui aussi, augmenté de manière considérable.

En ce qui concerne la concurrence dans les prix, les expéditeurs qui ont accès à des services ferroviaires compétitifs ont le levier économique qui leur permet d'obliger les transporteurs à négocier des contrats ou des ententes contractuelles permettant de réduire sensiblement les frais de transport. D'autre part, lorsqu'un transporteur ferroviaire réduit ses tarifs pour un expéditeur établi dans un terminal commun, le tarif réduit est offert aux autres expéditeurs utilisant le même terminal, si le changement de voie est assuré par le transporteur qui réduit les tarifs ou si l'expéditeur peut se prévaloir des services de ce transporteur par des ententes réciproques de changement de voie.

La situation est complètement différente en ce qui concerne un expéditeur captif, tel que *Midtec Paper*, de Kimberly, au Wisconsin, puisqu'il ne reçoit aucun des avantages offerts par l'existence d'une concurrence réelle.

Depuis la déréglementation Staggers, des milliers de contrats tarifaires ont été négociés entre eux, les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs. Certes, dans la majorité des cas, ces contrats ont permis de réduire les coûts de transport assumés par les expéditeurs, mais les expéditeurs en situation de

[Texte]

the dark as to the level of transportation prices which are negotiated by the carriers and their shippers, or even the existence of shippers who are beneficiaries of such contractually reduced transportation costs.

This is the case, of course, because the commission's regulations do not require disclosure of meaningful price information, nor other sufficient information to advise shippers as to the impact their competitors' rates contracts might have upon their ability to compete in given markets.

While I cannot disclose specific information as to the type of contracts which Soo Line has entered into in Wisconsin with Michigan paper producers, the commission knows full well from confidential contracts on file with the commission, that I can readily affirm on both that the apprehension Mr. Edgar expressed to me in early 1982 concerning rate allowance contracts and other inducements contained in contracts entered into by members of the rail industry with Midtec's competitors, was well-founded. It was well-founded then and it is even more so today. In the absence of effective rail competition on a long range basis, individual rail carriers have no economic incentive to engage in the type of contract price competition which is prevalent throughout this country where effective rail competition exists. This is an indisputable fact of life.

Gentlemen, they are not my words. They are the words of a senior executive of a Canadian Pacific Company.

Mr. Benjamin: As they say in Saskatchewan, gawd-dam the CPR.

The Chairman: They also say Q-E-D in geometry. That was in response to your question.

Mr. Angus: I forgot what the question was. Actually, I do remember what the question was. I thought you were going to mention the fact that—

The Chairman: You mentioned about our deregulated environment, I think, did you not?

Mr. Angus: Something like that. I thought you were going to mention the fact that CP owns some of your competitors as well.

In terms of your inbound again, do you own your own fleet for Miramichi or is it private contractors that bring the wood into the mill?

Mr. Dionne: It is the private contractors entirely.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Layton.

• 1720

Mr. Layton: When you talk of moving material within the company from the Miramichi area to the midwest,

[Traduction]

concurrence ignorent généralement complètement les tarifs de transport négociés individuellement, et ne savent même pas si certains expéditeurs sont les bénéficiaires de tels tarifs de transport réduits par voie contractuelle.

Il est évident que cette situation résulte du fait que les règlements adoptés par la Commission n'imposent pas la divulgation d'informations utiles en matière de prix, ni d'informations suffisantes pour donner aux expéditeurs une idée des effets que les contrats tarifaires de leurs concurrents peuvent avoir sur leur compétitivité respective sur leurs marchés.

Bien qu'il me soit interdit de divulguer des informations précises sur la nature des contrats négociés par la *Soo Line* au Wisconsin, avec les producteurs de papier au Michigan, la Commission sait parfaitement, d'après les contrats confidentiels qui lui ont été remis, que je suis en droit de dire que M. Edgar avait tout à fait raison lorsqu'il m'a communiqué certaines appréhensions, au début de 1982, au sujet des contrats de réductions tarifaires et des autres stimulants inclus dans les contrats négociés par les membres de l'industrie ferroviaire avec les concurrents de la société Midtec. Ses appréhensions étaient tout à fait légitimes à l'époque, elles le sont encore plus aujourd'hui. En l'absence de toute concurrence ferroviaire efficace à long terme, les transporteurs ferroviaires n'ont aucune incitation à se faire concurrence au niveau des prix, comme cela se fait partout dans le pays, là où il y a une concurrence réelle. Cela est tout à fait incontestable.

Voilà, messieurs, ce que disait textuellement un cadre supérieur d'une société du Canadien Pacifique.

M. Benjamin: Comme on dit en Saskatchewan, au diable le CP.

Le président: Et comme on dit en géométrie, C-Q-F-D.

M. Angus: J'ai oublié ma question. Ah oui, je me souviens. Je pensais que vous alliez mentionner que. . .

Le président: Si je me souviens bien, vous parliez de notre déréglementation.

M. Angus: Oui, je croyais que vous alliez dire que le CP possède également certains de vos concurrents.

Pour en revenir à l'acheminement de vos matières premières, possédez-vous votre propre flotte, pour Miramichi, ou avez-vous recours à des transporteurs privés pour acheminer le bois à l'usine?

M. Dionne: Ce sont uniquement des transporteurs privés.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Layton.

M. Layton: Quand vous parlez d'acheminer du matériel au sein de la compagnie à partir de la région de la

[Text]

Midtec and Kimberley, is this something that would travel through Canada or through the United States?

Mr. Edgar: We would move that by the cheapest method possible, whether that is through the United States, one mile away or 20 miles away, or whether it is 1,000 in Canada and one mile in the U.S.

Mr. Layton: Which is it right now?

Mr. Benjamin: It is anything for a buck.

Mr. Edgar: Mr. Benjamin, I do not think it is anything for a buck. It is anything that will protect jobs on the Miramichi. We have an investment there and we intend to keep that investment in good shape.

Mr. Layton: It does go through the United States under their system today which is competitive with ours in Canada, is that right?

Mr. Edgar: Mr. Layton, in the past, to get the attention of Canadian National, we have pushed it up there by foreign vessels from Newcastle at the Seaway into Green Bay and over. We have also taken stuff into Midtec from a CP mill to five miles away by a CP and a Soo line, and loaded it onto trucks to get around the Chicago Northwestern which acted as a monopolist.

Mr. Layton: In the cost of moving the material between your own mills, I take that it Midtec is part of the family.

Mr. Dionne: Yes.

Mr. Layton: Is it included in that \$24 million figure you gave us?

Mr. Edgar: No, sir.

Mr. Layton: It is just an in transit in process cost.

Mr. Edgar: The \$24 million is the amount at the Miramichi. We have another amount at Skeena and another amount in the United States operations.

Mr. Layton: The solution in the bill before you is a hell of a good one.

Mr. Edgar: I am absolutely convinced of that fact.

Mr. Taylor: Mr. Edgar, you mentioned that you have 1,000 jobs in Miramichi. When deregulation comes in, will that enable you to expand your market and thus increase the number of jobs at Miramichi?

Mr. Edgar: There are two answers to that one. We have to compete against the Scandinavians in a big way. They raid the North American shore like Vikings, so we compete with local industry down there and we must reach these markets.

[Translation]

Miramichi à destination du Midwest, de Midtec et de Kimberley, le matériel en question traverserait-il le Canada ou les États-Unis.

M. Edgar: Nous procéderions le plus économiquement possible, soit en passant par les États-Unis, un mille ou vingt milles plus loin, ou soit même 1,000 milles au Canada et un mille aux États-Unis.

M. Layton: Qu'en est-il maintenant?

M. Benjamin: La méthode la plus économique.

M. Edgar: Monsieur Benjamin, je ne suis pas de cet avis. Nous adoptons toute méthode de transport qui sauvegardera les emplois dans la région de la Miramichi. Celle-ci représente pour nous un investissement que nous entendons maintenir.

M. Layton: Le matériel traverse les États-Unis qui, dans l'état actuel des choses, font concurrence au Canada, n'est-ce pas?

M. Edgar: Monsieur Layton, pour attirer l'attention des chemins de fer nationaux, il nous est arrivé d'acheminer le matériel dans des barges étrangères à partir de Newcastle à la hauteur de la canalisation, en passant par Green Bay et au-delà. Nous avons également expédié des trucs à la Midtech à partir d'un moulin du CP jusqu'à cinq milles plus loin, utilisant des wagons de CP et de la ligne Soo et les avons chargés dans des camions de façon à contourner la *Chicago Northwestern* qui agit comme monopoliste.

M. Layton: Pour ce qu'il en coûte pour le transport de matériel à partir d'un de vos moulins à destination d'un autre de vos moulins, je suppose que Midtec est considérée comme faisant partie de la famille.

M. Dionne: En effet.

M. Layton: Ces frais sont-ils inclus dans les 24 millions de dollars que vous avez cités?

M. Edgar: Non, monsieur.

M. Layton: Ce ne sont là que des frais de transitaires inclus dans les frais de transformation.

M. Edgar: Les 24 millions de dollars ne valent que pour Miramichi. Nous engageons d'autres frais à Skeena, et nos frais d'exploitation aux États-Unis représentent un autre montant.

M. Layton: La solution proposée dans le projet de loi est excellente.

M. Edgar: J'en suis convaincu.

M. Taylor: Monsieur Edgar, vous avez mentionné avoir 1,000 emplois à Miramichi. Le décontrôle vous permettra-t-il d'élargir votre marché et d'augmenter ainsi le nombre d'emplois à Miramichi?

M. Edgar: Votre question comporte deux réponses. D'une part, nous devons opposer une concurrence de taille aux Scandinaves qui, comme des Vikings, maraudent le long des côtes nord-américaines, nous obligeant à faire concurrence à l'industrie locale et nous devons atteindre ces marchés.

[Texte]

Secondly, we may as we see the opportunities expand that plant. Without an effective and competitive rail system, we may as well move the whole lot down to the marketplace in Wisconsin or wherever.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, the 1,000 jobs that Mr. Taylor referred to are full-time jobs. There are equally the same number involved in woodlands operations which goes on for about eight or nine months of the year and which is, for all intents and purposes, the total income of those people and their families as well.

The Chairman: I asked this general question before, but in your association and business dealings with the United States getting your product to market, what is your opinion of the pre-Staggers, post-Staggers environment in terms of American railways and carriers competing for your business?

Mr. Edgar: This quotation gives you the answer to that question.

The Chairman: I asked that question without knowing the answer and you are not supposed to do that. Yes, that was very interesting.

Mr. Edgar: When we approached Midtec and Midtec approached the Chicago Northwestern, they were contemptuous and continued to be contemptuous until we said that we are bringing in competition for them. As soon as Midtec asked Northwestern to permit direct Soo line access, the negotiating atmosphere changed. John Edgar described the Northwestern approach as a swift reaction. Northwestern sent its local-regional sales manager, its general market manager and others to talk about horizontal across the board freight rate reductions on Midtec's traffic. We were told that the timing of this new marketing plan was coincidental and was not in response to our notice of intent to obtain a second rail carrier service. Northwestern's senior vice-president and east central general sales manager met with me in Montreal. They told me I was wrong in law. They apologized for their past inexcusable conduct and gave assurances that if we dropped the case they would assure us of the best service at the lowest possible rates of any paper company in the United States. I think, sir, that sums up what happened.

• 1725

The Chairman: Very interesting, and I think a very good way to conclude the hearings today. I want to thank you very much for coming and contributing as the last witness here today. We have had 17 witnesses today.

Mr. Angus: Mr. Chairman, this is just a point of information. During the testimony this morning of

[Traduction]

Par ailleurs, si nous le jugeons opportun, il se peut que nous agrandissions cette usine. Or sans un système ferroviaire à la fois efficace et concurrentiel, il ne nous resterait plus qu'à déménager nos pénates au Wisconsin ou n'importe où.

M. Dionne: Monsieur le président, les 1,000 emplois dont a parlé M. Taylor sont des emplois à temps plein. Les opérations forestières exigent le même nombre d'employés, soit durant huit ou neuf mois par année. Et les salaires qui leur sont versés constituent pour ainsi dire l'unique source de revenu de ces gens et de leurs familles.

Le président: J'ai posé cette même question d'ordre général un peu plus tôt, mais dans votre association et lors de vos transactions avec les États-Unis, pour transporter vos produits au marché, que pensez-vous de la *pre-Staggers* et de la *post-Staggers* en ce qui a trait aux chemins de fer et aux transporteurs américains qui vous font concurrence.

M. Edgar: Vous trouverez votre réponse dans ces cours.

Le président: J'ai posé la question sans en connaître la réponse. Or cela ne se fait pas. C'est tout à fait révélateur.

M. Edgar: Quand nous avons pressenti Midtec et que Midtec a pressenti la *Chicago Northwestern*, on s'y est montré méprisant et on a continué de l'être jusqu'à ce que nous leur disions que nous leur vaudrions de la concurrence. Dès que Midtec a demandé à la *Northwestern* l'autorisation d'accéder directement à la ligne *Soo*, le caractère des négociations a changé. John Edgar qualifié de «vive» réaction de la *Northwestern I*. Celle-ci a délégué son directeur local-régional des ventes, son directeur général de la commercialisation et d'autres pour parler de réductions du fret payable dans le cas de services de même nature. On nous a affirmé que cette proposition coïncidait avec ce nouveau projet de commercialisation et n'avait rien à voir avec le fait que nous les avions informés de notre intention de faire appel à un deuxième transporteur ferroviaire. Le vice-président principal et le directeur général des ventes de *Northwestern* pour la région centre-est sont venus me rencontrer à Montréal. Ils m'ont dit que j'étais dans l'erreur la plus complète, au plan juridique. Ils m'ont présenté leurs excuses pour la conduite inexcusable de la société dans le passé, ils m'ont donné la garantie qu'ils allaient nous fournir le meilleur service possible, au tarif le plus bas possible pour n'importe quelle société de papier des États-Unis, si nous décidions de retirer notre plainte. À mon avis, il n'y a rien à ajouter à cela.

Le président: C'est très intéressant, et c'est une excellente conclusion à la séance d'aujourd'hui. Je tiens à vous remercier sincèrement d'être venu témoigner. Je dois vous dire que nous avons entendu 17 témoins aujourd'hui.

M. Angus: Puis-je demander une précision, monsieur le président? Ce matin, en réponse à l'une de mes questions,

[Text]

National Sea Products Limited, in answer to one of my questions, Mr. Sheibmayr indicated that 40% of their costs were transportation costs. One of his officials advised me later that he misunderstood my question; and 3% is the figure for the cost of National Sea Product's transportation component, not 40%. I wanted to make sure the record was corrected before we left.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

The meeting is adjourned.

[Translation]

M. Sheibmayr, de *National Sea Products Limited*, m'a dit que les frais de transport représentaient 40 p. 100 de ses coûts. Plus tard, l'un des représentants de la société m'a dit que ma question avait été mal comprise, et que le chiffre exact est de 3 p. 100, et non de 40 p. 100. Je tenais à apporter cette correction au procès-verbal.

Le président: Merci, monsieur Angus.

La séance est levée.

From Bowater Mersey Paper Company Limited:

D.B. Chandler, Transportation and Distribution Manager.

From the Halifax-Dartmouth and District Labour Council:

Fred Cutley, President;

Lynn Carmichael, President, Local 4020.

From the Nova Scotia Federation of Labour:

Gwen Wolfe, President;

Leo McKay, Executive Secretary.

From Sears Canada Inc.:

David W. McCalden, National Manager, Physical Distribution.

From the Government of Prince Edward Island:

The Honourable Robert Morrissey, Minister of Transportation and Public Works;

Kenneth A. MacKenzie, Director of Transportation Division.

From the Retail Council of Canada:

Donald Firth, Vice-President, Logistics, Steinberg Inc.;

Lanny Kaine, Company Distribution Services Manager, T. Eaton Company;

J.P. Carter, General Manager, Food Division.

From the New Glasgow District and Labour Council:

Everett Baker, National Representative, CND Labour Congress;

Harvey Martin, President.

From the Truro and District Labour Council:

Foster Smith, President;

Dana Hollis, Delegate.

From the International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies:

John Gratwick, Executive Director.

From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

Victor Bayne, Executive Director.

From the Canadian Transport Lawyers' Association:

David W. Gruchy, Barrister;

Peter Green, Lawyer;

Michael O'Hara, Lawyer.

From the Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.:

John R. Edgar, Vice-President, Transportation;

Maurice Dionne, Public Relations.

De la Bowater Mersey Paper Company Limited:

D.B. Chandler, gestionnaire, Transports et distribution.

Du Conseil du travail de Halifax-Dartmouth et district:

Fred Cutley, président;

Lynn Carmichael, présidente, section locale 4020.

De la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse:

Gwen Wolfe, présidente;

Leo McKay, secrétaire exécutif.

De Sears Canada Inc.:

David W. McCalden, directeur national, Distribution physique.

Du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard:

L'honorable Robert Morrissey, ministre des Transports et des Travaux publics;

Kenneth A. MacKenzie, directeur de la Division des transports.

De Le Conseil canadien du commerce de détail:

Donald Firth, vice-président, Logistique, Steinberg Inc.;

Lanny Kaine, gestionnaire des Services de distribution de la société, T. Eaton Company;

J.P. Carter, directeur général, Division des aliments.

Du Conseil du travail du district de New Glasgow:

Everett Baker, représentant national, Congrès du travail du Canada;

Harvey Martin, président.

Du Conseil du travail de Truro et district:

Foster Smith, président;

Dana Hollis, déléguée.

De l'International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies:

John Gratwick, directeur exécutif.

De la Commission de développement du Port d'Halifax-Dartmouth:

Victor Bayne, directeur exécutif.

De la Canadian Transport Lawyers' Association:

Maître David W. Gruchy, avocat;

Maître Peter Green, avocat;

Michael O'Hara, avocat.

De Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.:

John R. Edgar, vice-président, Transports;

Maurice Dionne, Relations publiques.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Government of Nova Scotia:

Guy J. Leblanc, Minister of Transport.

From the National Sea Products Limited:

Michael Scheibmayr, Manager—Corporate
Distribution.

From Stora Forest Industries:

John H. MacDonnell, Manager Transportation.

From Scotia Investments:

Norman Williams, President;

Elwood Dillman, Transportation Coordinator.

*From the Nova Scotia Legislative Committee of the
Canadian Railway Labour Association:*

E.R. Little, Chairman;

F.E. Russel, Brotherhood of Locomotive Engineers;

Arthur Hartlen, Brotherhood of Maintenance of Way.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Du gouvernement de la Nouvelle-Écosse:

Guy-J. Leblanc, ministre des Transports.

De la National Sea Products Limited:

Michael Scheibmayr, gestionnaire, Distribution.

De la Stora Forest Industries:

John H. MacDonnell, gestionnaire, Transports.

De la Scotia Investments:

Norman Williams, président;

Elwood Dillman, coordinateur des transports.

*Du Comité législatif de la Nouvelle-Écosse de
l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

E.R. Little, président;

F.E. Russel, *Fraternité des ingénieurs de locomotives*;

Arthur Hartlen, *Fraternité des préposés à l'entretien
des voies*.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

In Moncton, New Brunswick
Wednesday, April 1, 1987

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

À Moncton, Nouveau-Brunswick
Le mercredi 1^{er} avril 1987

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent
des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-18, An Act respecting national transportation

Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by
extra-provincial undertakings

CONCERNANT:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les trans-
ports

Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers
effectués par des entreprises extra-provinciales

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
André Ouellet
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 1, 1987
(46)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:35 o'clock a.m. this day, in Moncton, New Brunswick, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: From the Province of New Brunswick: The Honourable Richard B. Hatfield, Premier. *From the New Brunswick Liberal Party:* Frank McKenna, Leader. *From the Atlantic Provinces Trucking Association:* Dale Elliott, Executive Director; Dick Thompson from Thompson Fraser, President; Ted Fraser from Polstar, Transport, Secretary-Treasurer. *From the New Brunswick Federation of Labour:* Timothy McCarthy, President; Frederick Thayer, Deregulation Expert; Katherine Leger, Vice-President. *From the Atlantic Provinces Transportation Commission:* Fred Hatfield, Chairman; Craig Dickson, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

The Honourable Richard B. Hatfield, Premier of New Brunswick made a statement and answered questions.

Frank McKenna, Leader of the Opposition in the New Brunswick Legislature made a statement and answered questions.

The representatives of the Atlantic Provinces Trucking Association made a statement and answered questions.

The representatives of the New Brunswick Federation of Labour made a statement and answered questions.

The representatives of the Atlantic Provinces Transportation Commission made a statement and answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING
(47)

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 1^{er} AVRIL 1987
(46)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 8 h 35, à Moncton, au Nouveau-Brunswick, sous la présidence de Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membres suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: De la province du Nouveau-Brunswick: L'honorable Richard B. Hatfield, premier ministre. *Du parti libéral du Nouveau-Brunswick:* Frank McKenna, leader. *De The Atlantic Provinces Trucking Association* Dale Elliot, directeur exécutif; Dick Thompson, président, *Thomas Fraser;* Ted Fraser, secrétaire-trésorier, *Polstar Transport.* *De La Fédération du travail du Nouveau-Brunswick:* Timothy McCarthy, président; Frederick Thayer, spécialiste en matière de décontôle; Katherine Leger, vice-présidente. *De la Commission du transport des provinces atlantiques:* Fred Hatfield, président; Craig Dickson, directeur général.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (Voir *Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

L'honorable Richard B. Hatfield, premier ministre du Nouveau-Brunswick, fait une déclaration et répond aux questions.

Frank McKenna, leader de l'opposition de la législature du Nouveau-Brunswick, fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de *The Atlantic Provinces Trucking Association* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de La Fédération du travail du Nouveau-Brunswick font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de la Commission du transport des provinces de l'Atlantiques font une déclaration et répondent aux questions.

A 12 h 10, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(47)

The Standing Committee on Transport met at 1:22 o'clock p.m. this day, in Moncton, New Brunswick, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Robert Layton for Ross Belsher.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Researcher.

Witnesses: Sandra Brewer. *From the Unions at the Moncton C.N. Shops:* Gary Murray, General Chairman; Gordon Callendor, Regional General Chairman; Tom Wood, Member. *From the Brotherhood of Railway Carmen:* Gregory Murphy, President; Stan Horodyski, National President; David Dort, Chairman of Local 967. *From the Potato Marketing Council of Prince Edward Island:* John MacDonald, Past Chairman of the Canadian Horticultural Council; Norman Clarey, Director of the Atlantic Provinces Transportation Commission; Donald Anderson, General Manager and Gerry Fougère, Marketing and Transportation Officer. *From the Moncton and District Labour Council:* Dany Murphy, Chairman of the Education Committee; Kathryn Ann Leger, Table Officer; Gary Murray, Resource Person. *From the Brotherhood of Railway Air Line Clerks:* J.J. Boyce, General Chairman; John Marr, Representative. *From the International Association and Aerospace Workers:* R. Leblanc, President; J. Belliveau, Vice-President; G. Callendar, General Chairman; Bernard Beukeveld, Safety Committee; Jim Belliveau, Vice-President; Royce Girvan, Secretary-Treasurer. *From Brookville Transport Limited:* Richard H. Oland, President; E.J. Mokler, Solicitor. *From Fraser Inc.:* Austin S. Durant, Manager of Transportation. *From Newcastle Chatham District Council:* John MacLaughlin.

The Committee resumed consideration of its Orders of Reference dated Wednesday, February 4, 1987 and Wednesday, February 11, 1987 relating to Bill C-18, An Act respecting national transportation and Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 17, 1987, Issue No. 11*).

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bills C-18 and C-19.

Sandra Brewer made a statement and answered questions.

The representatives of the Unions at the Moncton C.N. Shops made a statement and answered questions.

The representatives of the Brotherhood of Railway Carmen made a statement and answered questions.

The representatives of the Potato Marketing Council of Prince Edward Island made a statement and answered questions.

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 13 h 22, à Moncton, au Nouveau-Brunswick, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Robert Layton remplace Ross Belsher.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, attaché de recherche du Comité.

Témoins: Sandra Brewer. *From The Unions at the Moncton C.N. Shops:* Gary Murray, président général; Gordon Callendor, président général régional; Tom Wood, membre. *De La Fraternité des wagonniers de chemins de fer:* Gregory Murphy, président; Stan Horodyski, président national; David Dort, président de la section locale 967. *De The Potato Marketing Council of Prince Edward Island:* John MacDonald, ancien président du Conseil canadien de l'horticulture; Norman Clarey, directeur de la Commission du transport des provinces Atlantiques; Donald Anderson, directeur général; Gerry Fougère, agent de la commercialisation et du transport. *Du Conseil du travail de Moncton et du district:* Dany Murphy, président du Comité de l'éducation; Kathryn-Ann Leger, agent de la table; Gary Murray, personne-ressource. *De La Fraternité des commis de chemin de fer, de lignes aériennes:* J.J. Boyce, président général; John Marr, représentant. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:* R. Leblanc, président; J. Belliveau, vice-président; G. Callendar, président général; Bernard Beukeveld, Comité de sécurité; Jim Belliveau, vice-président; Royce Girvan, secrétaire-trésorier. *De The Brookville Transport Limited:* Richard H. Oland, président; E.J. Mokler, solliciteur. *De Fraser Inc.:* Austin S. Durant, directeur du transport. *Du Conseil central de Newcastle Chatham:* John MacLaughlin.

Le Comité entreprend de nouveau l'étude de ses ordres de renvoi des mercredis 4 et 11 février 1987 relatifs au projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports; et au projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. (*Voir Procès-verbaux du mardi 17 février 1987, fascicule n° 11*).

Le Comité étudie de nouveau les articles 2 des projets de loi C-18 et C-19.

Sandra Brewer fait une déclaration et répond aux questions.

Les représentants de *Unions at the Moncton C.N. Shops* font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants de La Fraternité des wagonniers de chemins de fer font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants du *Potato Marketing Council of Prince Edward Island* font une déclaration et répondent aux questions.

Dany Murphy made a statement and with the other witnesses of the Moncton and District Labour Council answered questions.

The representatives of the International Association of Machinists and Aerospace Workers made a statement and answered questions.

Richard H. Oland, of Brookville Transport Limited, made a statement and with E.J. Mokler answered questions.

Austin Durant, of Fraser Inc. made a statement and answered questions.

John McLaughlin of the Newcastle Chatham Labour Council made a statement and answered questions.

At 5:21 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Micheline Rondeau-Parent

Clerk of the Committee

Dany Murphy fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins du Conseil du travail de Moncton et du district répondent aux questions.

Les représentants de l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale font une déclaration et répondent aux questions.

Richard H. Oland, de *Brookville Transport Limited*, fait une déclaration, puis lui-même et E.J. Mokler répondent aux questions.

Austin Durant, de Fraser Inc., fait une déclaration et répond aux questions.

John McLaughlin, du Conseil du travail de Newcastle-Chatham fait une déclaration et répond aux questions.

A 17 h 21, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Micheline Rondeau-Parent

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, April 1, 1987

• 0830

The Chairman: Order, please.

I see a quorum for hearing evidence. At the table we have the Premier of New Brunswick, whom I would like to welcome.

Mr. Premier, we were glad to have you in Halifax when the committee was on the road a year ago, on the principles of *Freedom to Move*. We of course today have Bill C-18 and Bill C-19, which are the legislation from the principle.

I know you have circulated a brief, which members have in English and French, and you also have some people at the table.

Hon. Richard Hatfield (Premier of the Province of New Brunswick): Thank you very much, Mr. Chairman, and I want to reciprocate by welcoming you to the province of New Brunswick. The last time I met this committee you welcomed me to your home province, and I am very happy to have you and the members of the committee in New Brunswick.

I have with me today Susan Andrews-Caron, Transportation Policy Officer in the Department of Transportation, and Doug Macintosh, Executive Director, Administration and Policy, Department of Transportation.

Mr. Chairman, hon. committee members, I would like to welcome you all to the province of New Brunswick and to the city of Moncton. I am pleased to have the opportunity to appear before this committee to express the Government of New Brunswick's views on Bill C-18 and Bill C-19.

At this committee's hearing held in Halifax in November, I identified a number of concerns New Brunswick had with the predecessor of Bill C-18, the federal white paper *Freedom to Move*. I have basically the same concerns today.

My overriding concern continues to be the lack of adequate recognition in Bill C-18 of the importance of transportation to regional economic development. The recognition of transportation as a key to regional economic development in Bill C-18 is an important step, but goes only half way.

La nécessité de faire prévaloir les objectifs de développement économique régional sur les objectifs de viabilité commerciale lorsque les deux ne sont pas compatibles doit aussi être reconnue dans l'énoncé de la politique nationale sur les transports qui doit être contenu dans la nouvelle loi. La province craint que, sans cette disposition additionnelle, les objectifs de viabilité commerciale puissent prévaloir, entraî-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 1^{er} avril 1987**Le président:** La séance est ouverte.

Je vois que nous avons un quorum pour entendre des témoignages. Nous accueillons aujourd'hui le premier ministre du Nouveau-Brunswick, à qui je souhaite la bienvenue.

Monsieur le premier ministre, nous avons été honorés par votre présence lors de l'audience que nous avons tenue l'an dernier, à Halifax, sur les principes de *Aller sans entraves*. Aujourd'hui, nous sommes évidemment saisis des projets de loi C-18 et C-19, qui sont issus de ces principes.

Je sais que vous avez fait distribuer un mémoire, dont les membres du Comité ont reçu un exemplaire en anglais et en français, et vous êtes aussi accompagné de délégués à la table.

L'honorable Richard Hatfield (premier ministre du Nouveau-Brunswick): Merci beaucoup, monsieur le président; je voudrais pour ma part vous souhaiter le bienvenue au Nouveau-Brunswick. La dernière fois, vous m'avez accueilli dans votre province, et je me réjouis de vous accueillir aujourd'hui, vous et les membres de votre Comité, au Nouveau-Brunswick.

Je suis accompagné aujourd'hui de M^{me} Susan Andrews-Caron, agent de la politique des transports, ministère des Transports, et de M. Doug Macintosh, directeur exécutif, Administration et politique, ministère des Transports.

Monsieur le président, honorables membres du Comité, je vous souhaite tous la bienvenue au Nouveau-Brunswick et à Moncton. Je me réjouis de pouvoir comparaître devant votre Comité pour vous faire part des vues du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur les projets de loi C-18 et C-19.

A l'audience que vous avez tenue à Halifax, en novembre dernier, je vous ai signalé certaines des préoccupations du Nouveau-Brunswick au sujet du document qui a précédé le projet de loi C-18, c'est-à-dire le livre blanc intitulé: *Aller sans entraves*. Je voudrais vous transmettre aujourd'hui à peu près les mêmes préoccupations.

Le point qui me préoccupe d'abord et avant tout est l'absence d'une reconnaissance suffisante, dans le projet de loi C-18, de l'importance des transports pour le développement économique régional. Le fait que ce projet de loi reconnaisse les transports comme facteur primordial du développement économique régional constitue certes une étape importante, mais ne va pas assez loin.

The national transportation policy statement which should be part of the new legislation must recognize the need to have regional economic development objectives prevail over commercial viability objectives when these are in conflict. The province is concerned that, without this additional provision, commercial viability objectives may prevail, which could lead to unwise decisions from the regional development point of view.

[Texte]

nant des décisions peu éclairées du point de vue du développement régional.

Je tiens à préciser que la province du Nouveau-Brunswick reconnaît les avantages de la concurrence dans l'industrie et appuie cette pratique lorsque la situation s'y prête, mais la province reconnaît aussi que la concurrence ne mène pas toujours à l'efficacité économique et qu'elle ne produit pas nécessairement des résultats sociaux désirables. Par exemple, la politique des transports au Canada ne peut présenter des avantages à long terme que si elle est élaborée dans une perspective canadienne, reflétant ainsi la réalité socio-économique unique de ce pays, de même que, dans une perspective strictement provinciale, la réalité socio-économique propre au Nouveau-Brunswick et à la région Atlantique.

Je suis heureux de constater que ce point de vue est partagé par le Comité dans le préambule de la recommandation 35 de votre rapport.

The committee recommends that, in the legislation to amend the National Transportation Act, statutory recognition be given to the principle that transportation is a key to regional economic development. You saw this recommendation as the ultimate protection in the family of safeguards proposed in your report; the completion of the safety net so many had requested.

• 0835

However, the family of safeguards recommended in the report has not been incorporated into the new legislation as the indivisible whole it was apparently meant to be. As presently written, Bill C-18 does not provide sufficient safeguards for the long-term provision of adequate and stable transportation services.

The federal government's reluctance to date to incorporate into Bill C-18 satisfactory protection against the possible downside effects of the proposed legislation has increased the province's concern regarding the potential negative impacts of the new act on transportation services in New Brunswick, and in the Maritime provinces in general. This is why New Brunswick is adamant that paragraph 3(1)(d) of Bill C-18, recognizing transportation as a key to regional economic development, be expanded to include the statement that regional economic development objectives will take precedence over commercial viability objectives when the two are in conflict.

I am not going to read the whole brief, Mr. Chairman, but I do want to highlight around page 7 of the brief. I want to emphasize the point with regard to air travel. It is unacceptable to the province that ongoing regional economic development efforts in our small- and medium-sized communities could be thwarted by a loss of air service. Since smaller communities generally afford fewer competitive advantages than larger communities, business people in the smaller communities are probably more dependent than their counter-

[Traduction]

I must add that the Province of New Brunswick recognizes the benefits of competition and supports this practice when it is appropriate, but it also recognizes that competition does not always lead to economic efficiency, nor does it necessarily create desirable social benefits. Canada's transportation policy can only be of long-term benefit to Canada if it is developed within a Canadian perspective, reflecting our country's social and economic realities, as well as within a strictly provincial perspective, in accordance with New Brunswick's and the Maritimes' own social and economic realities.

I am happy to see that the committee shares this view, as expressed in the preamble of recommendation 35 of its report.

Le Comité recommande en effet que, dans le projet de loi portant modification de la Loi nationale sur les transports, on reconnaisse le principe que les transports constituent un facteur primordial du développement économique régional. Cette recommandation vous est apparue comme la protection ultime parmi toute la famille des sauvegardes proposées dans votre rapport; elle représentait en quelque sorte le filet de sécurité demandé par tant de personnes.

Mais cette famille de sauvegardes recommandée dans votre rapport n'a pas été incluse dans le projet de loi comme le tout indivisible qu'elle était censée être. Dans son libellé actuel, le projet de loi C-18 ne prévoit pas des mesures de protection suffisantes pour la prestation à long terme de services de transport stables et adéquats.

L'hésitation manifestée jusqu'ici par le gouvernement fédéral à inclure dans ce projet de loi une protection satisfaisante contre les répercussions néfastes éventuelles des mesures législatives proposées n'a fait qu'accroître la préoccupation de la province quant aux conséquences négatives possibles de la nouvelle loi sur les services de transport au Nouveau-Brunswick et dans les provinces de l'Atlantique en général. C'est pourquoi le Nouveau-Brunswick souhaite vivement que l'alinéa 3(1)d) du projet de loi C-18, qui reconnaît que les transports sont un facteur primordial du développement économique régional, soit élargi de manière à inclure l'énoncé suivant lequel les objectifs de développement économique régional doivent avoir priorité sur ceux de viabilité commerciale dans les cas où il y a incompatibilité entre ceux-ci.

Je ne vais pas lire tout le mémoire, monsieur le président, mais je voudrais faire ressortir certains points qui se trouvent à peu près à la page 7. Je voudrais notamment insister sur la question des transports aériens. La province juge inacceptable que la perte de services aériens vienne contrecarrer les efforts constants de développement économique régional déployés dans nos petites et moyennes collectivités. Étant donné que les premières offrent généralement moins d'avantages, sur le plan de la concurrence, que les grandes villes, les gens d'affaires qui y exploitent des entreprises dépendent probablement plus que

[Text]

parts in larger centres on the economies associated with an adequate and efficient air service.

Then again on page 10, we make the recommendation that recommendation 2 from your report should be amended and included in your report on the act to state that, where a single carrier is serving a low-density market in the south, a clause be included in the new legislation, providing for regulatory control over the exit of that carrier from that market. This is a matter of real concern to us here in the province of New Brunswick, because we have found that, in conjunction with the federal government, we have gone to some lengths to develop regional airports in the various parts of the province. We are convinced, with the experience we have had, that they are critical to economic development and important to economic development, particularly in the areas that need a good deal of incentive. We would hate to see this act allow a single carrier in one of these areas of our province to pull out. If a carrier were to pull out, this would undo the work that has been done in other areas of economic development.

On page 11, I raise the question with regard to the shifting away from rail to truck. I want to emphasize the point that this will place an increased demand on provincial highways and require highway upgrading and increased maintenance. And this will be expensive. This is the case for all of Canada.

But for New Brunswick this poses a particular problem. All truck traffic, either entering or leaving the Atlantic region, must travel through New Brunswick. The province's highways, and particularly the Trans-Canada Highway, were not built to handle such traffic. The Trans-Canada Highway is already showing significant deterioration as a result of increased truck traffic over the last few years.

The province does not have the financial resources required to meet these new demands being placed on its highways, and Mr. Chairman, I believe that has to be recognized in the new National Transportation Act. And some arrangement has to be made with regard to working with the provinces, as there has been in the past and as there is now, to compensate or to share in the costs of strengthening the highways, which have come about as a result of a change in the economic patterns from rail to trucking, and, as a result of this act, should it be enacted.

• 0840

I want to close by saying that in earlier discussion on Bill C-18 the province recommended that the new national transportation agency have a minimum of three divisions: Atlantic, central, and western. An ideal site for the headquarters of the Atlantic division would be the City of Moncton.

Moncton is often referred to as the "hub city", because of its location near the geographic centre of Atlantic Canada. Several transportation interests serving the Atlantic region

[Translation]

leurs homologues des grands centres des économies associées à un service aérien adéquat et efficient.

A la page 10 du mémoire, nous recommandons que la recommandation 2 de votre rapport soit modifiée et incluse dans votre rapport sur la loi pour affirmer que, lorsqu'un transporteur unique dessert un marché à faible densité du Sud, son départ de ce marché soit assujéti à un contrôle réglementaire prévu dans la loi. Cela nous préoccupe tout particulièrement au Nouveau-Brunswick parce que, de concert avec le gouvernement fédéral, nous avons déployé des efforts spéciaux pour aménager des aéroports régionaux dans les diverses parties de la province. Notre expérience nous a convaincus que ceux-ci sont indispensables au développement économique, spécialement dans les régions pour lesquelles il nous faut adopter passablement de stimulants. Je ne voudrais pas que cette loi autorise un transporteur unique à se retirer de ces régions de notre province. Il se trouverait ainsi à contrecarrer les efforts déployés dans d'autres domaines du développement économique.

A la page 11, je parle du délaissement du transport ferroviaire au profit du camionnage. J'insiste sur le fait que cela aura pour effet d'accroître la demande de circulation sur les routes provinciales et nous obligera à effectuer davantage de travaux d'entretien et de remise en état des routes. Ces mesures seront coûteuses, non seulement pour nous, mais pour toutes les régions du Canada.

Au Nouveau-Brunswick, cela pose toutefois un problème particulier. Tous les camions qui entrent dans la région de l'Atlantique ou en sortent doivent en effet passer par le Nouveau-Brunswick. Or, les routes de la province, spécialement la Transcanadienne, n'ont pas été construites pour un tel volume de trafic. L'intensification de la circulation de camions enregistrée ces dernières années a déjà contribué à une détérioration appréciable de la Transcanadienne.

La province ne dispose pas des ressources financières nécessaires pour faire face à cette demande nouvelle et, monsieur le président, la nouvelle Loi nationale sur les transports doit, à mon avis, en tenir compte. Il faudra conclure des ententes avec les provinces, comme cela s'est fait dans le passé et comme cela se fait actuellement, pour les dédommager ou pour partager le coût de la remise en état des routes, laquelle s'impose en raison de l'évolution des modes de transport, qui se fait aux dépens du transport ferroviaire et au profit du transport routier et qui ne fera que s'accroître si ce projet de loi est adopté.

En guise de conclusion, permettez-moi de signaler qu'au cours de discussions antérieures au sujet du projet de loi C-18, la province a recommandé que le nouvel office des transports comporte au moins trois divisions, soit une pour la région de l'Atlantique, une pour le centre et une pour l'Ouest. L'administration centrale de la division de l'Atlantique devrait idéalement être située dans la ville de Moncton.

On appelle souvent Moncton un «point d'éclatement» parce qu'elle est située près du centre géographique de la région atlantique. Plusieurs entreprises de transport qui desservent

[Texte]

have already taken advantage of Moncton's centralized location, including Transport Canada, Marine Atlantic, Canadian National, the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, the Atlantic Provinces Transportation Commission, and the Atlantic Provinces Trucking Association. Therefore the location of an Atlantic division of the new national transportation agency in Moncton would be welcomed and encouraged by the Government of New Brunswick.

The Chairman: Mr. Premier, thank you very much for giving an overview of your brief and just hitting the highlights. That gives us more time for questions, which I know will be of interest to members and also the larger community. I throw it open first to Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: First of all, to my colleagues on the committee, I want to welcome you to Moncton. I am sure you have heard about us in the past a number of times, and we are pleased you are actually here to experience our hospitality and have a first-hand view of some of the concerns this community has.

Mr. Premier, thank you for your presentation. I might note that in our trip across the country you are the first Premier we have met, and I think that is indicative of the importance of this issue to the province of New Brunswick—the fact that the Premier has made the presentation on behalf of the government.

When you talk of regional development—and we have met this problem all across not just the Atlantic provinces but all the provinces of Canada—you talk about the two parts, particularly for eastern Canada, that were adopted on regional development. The committee, obviously, and the government, have agreed to Part I. It is Part II we are having trouble with. How do you see that being applied? We obviously have a number of subsidy programs: Maritime Freight Rates Assistance, Atlantic Region Freight Assistance Program, and so on. Do you see it through a series of additional subsidies?

Mr. Hatfield: First of all, Part II, as you call it, which was agreed to by all the Premiers, must be included in the proposed act. That is what I asked for before and emphasized when I met with you before, and I continue to emphasize that. So when the government is giving direction to the transportation agency, they have the authority to make exceptions. My main concern—and I think the area where this will probably be used the most and the use will be justified will be in Atlantic Canada—is to give them authority not to apply the commercial viability strictly, but to direct the carrier to continue the service and work out whatever is necessary with that carrier or to direct certain programs to compensate this area for a lack of service or a lack of facility or carrier because of the proposed act.

[Traduction]

cette région ont déjà tiré parti de cette situation, dont Transports Canada, Marine Atlantique, les Chemins de fer nationaux du Canada, le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique. Il va donc sans dire que le gouvernement du Nouveau-Brunswick se réjouirait de voir la division de l'Atlantique du nouvel Office national des transport s'implanter à Moncton et se montrerait favorable à cette décision.

Le président: Monsieur le premier ministre, je vous remercie beaucoup de nous avoir donné un aperçu général de votre mémoire et d'en avoir fait ressortir les points saillants. Cela nous donne plus de temps pour vous poser des questions, ce qui, je le sais, intéressera tant les membres du Comité que le milieu en général. Je cède tout d'abord la parole à M. Cochrane.

M. Cochrane: Je veux tout d'abord souhaiter la bienvenue à Moncton à tous mes collègues du Comité. Je suis sûr qu'à maintes reprises dans le passé, vous avez entendu parler de nous, et nous sommes heureux de vous accueillir ici pour vous permettre de goûter notre hospitalité et de prendre vous-mêmes connaissance des préoccupations que nous avons.

Monsieur le premier ministre, je vous remercie de votre exposé. Nous avons sillonné le pays, mais vous êtes le premier premier ministre provincial que nous accueillons, et je pense que le fait que vous venez témoigner au nom du gouvernement traduit bien l'importance que cette question revêt pour le Nouveau-Brunswick.

Lorsque vous parlez de développement régional—et on nous a fait part de ce problème partout, non seulement dans les provinces de l'Atlantique, mais dans toutes les provinces du Canada—vous parlez des deux parties, spécialement pour l'Est du Canada, qui ont été adoptées au sujet du développement régional. Le Comité, bien sûr, et le gouvernement ont convenu de la partie I. C'est au sujet de la partie II que nous nous butons à des difficultés. Comment est-ce que cela pourrait être appliqué, à votre avis? Nous avons manifestement une foule de programmes de subventions: l'Aide aux taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, et ainsi de suite. Est-ce que cela signifierait, selon vous, une série de subventions additionnelles?

M. Hatfield: Tout d'abord, la partie II, comme vous l'appellez, à laquelle ont souscrit tous les premiers ministres provinciaux, doit être incluse dans le projet de loi. C'est ce que j'ai déjà demandé et que j'ai fait valoir lorsque je vous ai rencontrés, et c'est ce que je continue de maintenir. Lorsque le gouvernement donne des directives à l'office des transports, il peut faire des exceptions. Ce qui m'intéresse surtout—et je pense que cette disposition serait probablement utilisée le plus et de la façon la plus justifiée dans la région de l'Atlantique—c'est que le critère de viabilité commerciale ne soit pas appliqué de manière stricte, mais que le transporteur puisse être enjoint de maintenir le service, quitte à ce que l'on prenne avec ce dernier les mesures qui s'imposent, et que certains programmes servent à dédommager la région pour une absence

[Text]

Mr. Cochrane: I think that is probably the way, if we do make a review of that part, it will have to be incorporated.

The problem in Moncton is very obvious, and you have been extremely involved in that as well. I guess I look at transportation as being more of an industry than just carrying goods back and forth. There are support agencies associated with that that should have a regional nature. The new agency office in Moncton would be an example of sharing some of the benefits of a transportation system regionally. If that part were put in the proposed act, would it be a better guarantee that the situation in the Moncton shops, for example, would not be able to happen again? Or do you see any solution to that kind of a problem in the clause you are suggesting and the other Premiers have suggested?

Mr. Hatfield: I do not think there is any doubt that if we had this clause in the bill . . . and I want to say at this point that we did make an effort back in 1976 and 1977 . . . the Council of Maritime Premiers made an effort. At that time the Government of Canada was revamping the National Transportation Act. They did introduce a bill—I believe it was called Bill C-33—back in the winter of 1976-77. The council, along with the transportation Minister from the Province of Newfoundland, made several representations to the government of the day and to the Minister of Transportation.

• 0845

Finally, on February 7, 1977, at a meeting in Charlottetown, we did convince the Minister that he would make the kind of change in the act we were asking for. I will read from the press release, and I will table it. It is dated February 7, 1977. "Mr. Lang, and the Maritime Premiers and Mr. Morgan"—the Minister of Transportation in Newfoundland—

—agreed that where economic development objectives required it, those objectives would take precedence over the commercial viability of the services concerned. Mr. Lang further indicated that following further consultation with the Atlantic Provinces, he would propose an amendment to Bill C-33 now before Parliament to reflect that agreement.

And again in March he contacted the premiers of the provinces and proposed wording for change.

If that had been in the act, we probably would not have been fighting the kind of battle we have been fighting with regard to CN shops in Moncton.

I think it is important for the committee to understand that what has happened in Moncton, and is something that under deregulation is going to impose efficiency and commercial viability on carriers, is very apt to happen all across the country, maybe not in such a significant and massive way in

[Translation]

de service, d'installation ou de transporteur, résultant de ce projet de loi.

M. Cochrane: Si nous examinons cette partie, je pense que c'est effectivement de cette manière qu'il faudra l'incorporer à la loi.

Le problème, à Moncton, est bien évident, et vous avez participé activement à ce dossier. Je pense voir les transports davantage comme une industrie que comme un moyen d'acheminer et de réacheminer les marchandises. Cela suppose des organismes de soutien qui devraient être à caractère régional. La création, à Moncton, d'un bureau du nouvel office illustrerait bien le partage, à l'échelon régional, de certains des avantages d'un réseau de transport. Si cette mesure était prévue dans la loi, est-ce que cela constituerait une meilleure garantie que la situation qui s'est produite dans les ateliers de Moncton, par exemple, ne se reproduirait pas? Ou est-ce que la disposition que vous-même et que d'autres premiers ministres provinciaux ont proposée constituerait, selon vous, une solution à ce genre de problème?

M. Hatfield: Il n'y a aucun doute, selon moi, que si cette disposition se trouvait dans le projet de loi . . . et je vous rappelle que le Conseil des premiers ministres des Maritimes a déployé des efforts en ce sens en 1976 et en 1977. Le gouvernement du Canada avait entrepris à cette époque une refonte de la Loi nationale sur les transports. Il a présenté un projet de loi—c'était le projet de loi C-33, je crois—à l'hiver de 1976-1977. Le conseil, de concert avec le ministre des Transports de Terre-Neuve, a présenté plusieurs instances au gouvernement et au ministre des Transports.

Enfin, le 7 février 1977, à une réunion à Charlottetown, nous avons convaincu le ministre d'apporter à la loi la modification que nous demandions. Je vais vous lire un extrait du communiqué de presse que je déposerai. Il est daté du 7 février 1977. «M. Lang, les premiers ministres des provinces Maritimes et M. Morgan»—le ministre des Transports de Terre-Neuve . . .

. . . ont convenu que, dans la mesure où cela s'imposait en raison d'objectifs de développement économique, ceci aurait préséance sur la viabilité commerciale des services touchés. M. Lang a également signalé que, par suite de consultations subséquentes avec les provinces de l'Atlantique, il proposerait un amendement au projet de loi C-33 dont est actuellement saisi le Parlement pour traduire cette entente.

En mars, le ministre a communiqué à nouveau avec les premiers ministres provinciaux et proposé le libellé de la modification.

Si cette disposition avait été incluse dans la loi, nous n'aurions probablement pas livré la bataille dans laquelle nous avons été forcés au sujet des ateliers du CN à Moncton.

Je pense qu'il importe pour le Comité de comprendre que ce qui s'est produit à Moncton, et qui, en régime de déréglementation, est un facteur qui va imposer l'efficacité et la viabilité commerciales aux transporteurs, risque fort de se produire partout au Canada, peut-être pas de façon aussi marquée et

[Texte]

such a concentrated area that has such an effect, not only on a particular city but on the whole region. But it would have that effect. And I do not think we would be faced with this.

I think you should be very familiar with the situation and get as informed as you can on the situation here in Moncton. We worked very hard at the beginning in co-operation with various parties concerned, and certainly with you, Mr. Cochrane, as the member from this area, to try to deal with the situation as it was on the ground. And that did not work, because it was clear we could not persuade Canadian National to reverse the decision it had taken, that they were going to close or phase out the Moncton shops because the technology had changed, because the economics had changed, and so on.

Again, they had that right to do it. In fact, they were under instructions, and had been under instructions for some time, from the government to do that. With the efforts of the committee and the community, we did manage to convince CN to make an offer to Canadian General Electric.

You ask what can be done. First of all, I would urge the committee at this point to say to Canadian National that the incentive they gave to Canadian General Electric not be given to anybody else, and that it not be given to Canadian General Electric unless they come to Moncton. That was the original understanding, which I know is clear to Canadian General Electric and clear as far as CN is concerned, but I would urge the committee to insist that be the case.

Secondly, I would hope you would recommend that Canadian General Electric be more patient. I was very disappointed, and I think they acted prematurely in deciding to withdraw from Moncton and look at other areas. Part of the problem was we got caught up in the national negotiations, as far as the unions were concerned, because of a very significant demand Canadian General Electric made with regard to the labour force, particularly the labour force that would make the transition from Canadian National to Canadian General Electric.

• 0850

So I would urge that they be encouraged to be, as I said, more patient, and I would also urge this committee to support you, the member from this area and other members from this area, to start considering seriously what other means might be used to give to this area an economic presence that is similar, using the CN resources and CN space, the economic facilities and advantages to attract other industries or what have you, that will in fact cause employment.

Our objective from the very beginning from the point of view of the government and, I think, from the point of view of the committee, was that we were going to have to make a transition and we would do everything we could in making that transition to minimize the number of job opportunities in this area that were being taken away as a result of CN's decision,

[Traduction]

importante que dans notre ville, où cela a eu un effet massif en raison du degré de concentration de la région, mais cela risque fort de toucher non seulement une ville donnée, mais l'ensemble d'une région. Cela pourrait certes avoir le même effet. Et je ne pense pas que nous serions prêts.

Je pense que vous devriez vous familiariser avec cette situation et bien vous pénétrer de la situation qui existe ici, à Moncton. Au départ, nous avons travaillé en collaboration avec les divers intéressés et, certes, avec vous, monsieur Cochrane, en tant que député pour cette région, pour essayer de régler la situation. Mais cela n'a pas porté fruit parce que nous n'avons pas réussi à convaincre la Société des chemins de fer nationaux de revenir sur sa décision de fermer ou d'éliminer progressivement les ateliers de Moncton en raison de la transformation de la technologie, de la situation économique, et ainsi de suite.

La société avait certes le droit d'agir ainsi. Elle avait d'ailleurs reçu du gouvernement, depuis assez longtemps, des directives à cet effet. Grâce aux efforts du Comité et de la collectivité, nous avons néanmoins pu la convaincre de faire une offre à la *Canadian General Electric*.

Vous vouliez savoir ce qu'on peut faire. Premièrement, j'exhorterais le Comité à dire à la Société des chemins de fer nationaux de n'offrir à personne d'autre la mesure d'encouragement offerte à la *Canadian General Electric* et qu'elle ne la donne même pas à cette dernière, à moins qu'elle ne vienne s'installer à Moncton. C'était là l'entente initiale, qu'a bien comprise, je sais, la *Canadian General Electric*, et aussi le CN, mais j'exhorterais le Comité à s'assurer qu'il en est effectivement ainsi.

Deuxièmement, j'aimerais vous voir recommander à la *Canadian General Electric* de patienter un peu. J'ai été très déçu, et je pense que la société a agi prématurément en décidant d'écarter Moncton et d'examiner d'autres endroits. Le problème résultait en partie du fait que nous avions entamé des négociations nationales avec les syndicats, en raison de la demande importante que la *Canadian General Electric* a faite à l'égard de la main-d'oeuvre, spécialement à l'égard des effectifs qui passeraient de la Société des chemins de fer nationaux à la CGE.

Je vous exhorterais donc à l'encourager à patienter, comme je l'ai dit, et j'exhorterais également le Comité à vous appuyer, en tant que député de cette région, ainsi que d'autres députés de ce secteur, afin de commencer à examiner sérieusement quels autres moyens pourraient être utilisés pour créer dans la région une présence économique semblable, au moyen des ressources et des locaux de CN, des installations et des avantages économiques existants afin d'attirer d'autres industries susceptibles de créer de l'emploi.

Dès le début, l'objectif du gouvernement, et du Comité aussi, je crois, était, compte tenu de la transition qui allait se produire, de minimiser le nombre d'emplois perdus par suite de la décision de CN, et cela demeure notre objectif, tandis que nous travaillons de concert avec la Compagnie Générale

[Text]

and that still must be our objective, working with Canadian General Electric, working with the Government of Canada and working with Canadian National.

Mr. Cochrane: Very good. Well, there is no question, and I guess it is not surprising to anyone in Opposition that we are not sharing some of the benefits of that national transportation network in Moncton like we used to, and I think that is something we have to caution ourselves on when we deal with the regional development aspect. Thank you. I think that gives an idea as to what can go wrong and certainly gives us an idea of the kind of thing we have to put in place to prevent that.

Mr. Hatfield: Absolutely, and that is why I feel so strongly about it and why as premiers, and I personally as Premier, have been working consistently to try to bring this change about.

Mr. Cochrane: Thank you. Thanks Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Monsieur le premier ministre, cela me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue. Je dois vous dire que j'aurais préféré vous souhaiter la bienvenue à une autre réunion du Comité des transports qui se serait tenue au cours de l'été dernier, lorsque qu'on avait demandé à ce Comité de venir siéger à Moncton afin d'entendre les revendications des travailleurs et de la communauté concernant les ateliers du CN. À ce moment-là, nous aurions peut-être pu inciter le ministre à agir, sinon à réagir, devant la situation des ateliers du CN. Une demande avait été adressée à ce Comité, mais il n'a pas répondu et n'est pas venu. Il arrive ici un peu en retard. C'est quasiment un poisson d'avril. Mais, tout de même, je crois que nous devons en profiter le plus possible afin de voir si nous pouvons avoir quelque influence sur le ministre des Transports qui, lui seul, a le pouvoir d'intervenir dans le dossier des ateliers du CN. Monsieur le premier ministre, je suis sûr que vous êtes d'accord que le ministre n'a pas réagi de façon favorable en ce qu'il s'est plus ou moins éloigné du dossier.

Vous dites aussi que le Comité devrait faire en sorte que la CGE ne reçoive aucun encouragement pour aller s'installer ailleurs au Canada. Je suis entièrement d'accord avec vous. Je crois que le ministre devrait, par tous les moyens possibles, encourager la CGE à s'installer à Moncton et à profiter des installations et de l'expertise de la main-d'oeuvre. Cette expertise sera perdue si on laisse les ateliers fermer, car ces gens-là iront s'installer ailleurs. Ce serait une perte énorme pour la région de Moncton et la région du sud-est du Nouveau-Brunswick.

Nous avons relevé, à plusieurs reprises, la suggestion que le conseil des premiers ministres avait faite concernant l'article donnant préséance au développement régional sur la viabilité d'une entreprise. Nous avons repris cette recommandation à maintes reprises dans nos discours à la Chambre des communes. J'aimerais bien que cette article soit modifié pour donner préséance au développement régional.

[Translation]

Électrique, avec le gouvernement du Canada et avec les Chemins de fer Nationaux.

Mr. Cochrane: Très bien. Il n'y a pas de doute, je pense, et cela n'étonne probablement aucun député de l'opposition, que nous ne partageons plus certains des avantages du réseau national de transport à Moncton, comme cela était le cas auparavant, et je pense que c'est là un aspect dont nous devons nous préoccuper lorsque nous traitons du développement régional. Merci. Je pense que cela nous donne une idée de ce qui peut faire défaut et des mesures que nous devons adopter pour empêcher que cela ne se produise.

Mr. Hatfield: Absolument, et c'est pourquoi cela me tient si à coeur et qu'en tant que premier ministre provincial, à l'instar de mes homologues d'autres provinces, je me suis employé à réaliser ce changement.

M. Cochrane: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Premier, it is a pleasure for me to welcome you here today. I would have preferred welcoming you at another transport committee meeting that should have been held last summer, when we were asked to have a hearing here in Moncton in order to hear the workers' and the community's demands with regard to the CN shops. At that time, we might have been able to prompt the minister into acting, if not reacting, in that particular situation. Despite the request that it received, the committee did not answer and did not come to Moncton. So it is now coming a bit late. It is almost an April Fool's trick. But in any event, I think we have to take advantage of it to see if we cannot have some impact on the Minister of Transport, who has sole authority to intervene in the CN shops affair. Mr. Premier, I am sure you agree that the minister did not react favourably in that he has more or less distanced himself from this whole issue.

You also said that the committee should ensure that CGE does not receive any incentive to establish itself elsewhere in Canada. I wholeheartedly agree with you. I think that the minister should do all he can to encourage CGE to establish itself in Moncton and take advantage of the existing facilities and the manpower's expertise. This expertise will be lost if the shops are allowed to close because these people will move elsewhere. This will be an enormous loss for the Moncton area and for the southeastern New Brunswick area.

We have noted, on several occasions, the suggestion made by the Council of Premiers about the clause which gives precedence to regional development over commercial viability. We have often repeated this recommendation in our speeches in the House of Commons. I would certainly like this provision to be changed to give precedence to regional development.

[Texte]

• 0855

À la première page de votre exposé, monsieur le premier ministre, vous dites ceci:

Je viens aujourd'hui vous présenter à peu près les mêmes inquiétudes.

En 1985, vous l'aviez fait lors d'un mémoire sur le document *Aller sans entraves*. Est-ce que cette phrase veut dire que vous avez l'impression qu'on n'a pas tenu compte de vos inquiétudes lors de votre première présentation?

Mr. Hatfield: Yes, I am concerned about the ones that I raise in this brief. There are some others that I do think have been addressed in the act, as well as in the report. I appreciated very much the support that the entire committee gave to the kinds of representations that were made by the Government of New Brunswick, in Halifax. But there are some that I highlight here, with regard to designated areas, excluding the Atlantic region, or nearly all of the Atlantic region. There is the lack of adequate provision, as far as highway strengthening is concerned, if in fact there is a significant reduction in rail transportation. That is going to present particular pressures for the highways of New Brunswick, being the area that is used to access the whole Atlantic region.

I think those are the areas that I emphasize most of all. I think some of these other areas could be dealt with under the umbrella, if we could get an amendment to paragraph 3(1)(d) that would use words as we have proposed or other words that could be worked out with the governments of the Atlantic provinces. This would prevent the transportation policy of the country—a policy that may be very good for the country—from actually being negative as far as this region of Canada is concerned. It could actually be destructive to the economic development efforts that have been made in this region over the years.

Mr. Robichaud: When you say destructive, would you elaborate, please, because that is a very strong word, is it not?

Mr. Hatfield: As I said, the decision taken by CN, backed up by the policy of the Government of Canada, was that the company must be as efficient as possible. That has been a policy that has been in place for a very long time, and, because of economic changes that took place, because of the emphasis on commercial viability, if you will, the CN shops' presence in Moncton was not commercially viable, so said the company. Therefore, it had to be closed, and without any restraint, they proceeded to do so.

We were fortunate that Canadian National did in fact go to some effort to try to bring in another company. And we were fortunate. They succeeded in getting a company with the kind of economic benefit that Canadian General Electric would have been.

• 0900

I hope it is still a possibility that we can straighten out the labour problems. I still believe, and I suspect Canadian

[Traduction]

On the first page of your presentation, Mr. Premier, you state:

I have basically the same concerns today.

In 1985, you expressed these concerns in a brief dealing with *Freedom to Move*. Does that mean that you feel that we have not given due consideration to the concerns you expressed in that first brief?

M. Hatfield: Oui, je nourris des préoccupations au sujet des points soulevés dans ce mémoire. Il y en a d'autres, qui, à mon avis, ont été laissés pour compte dans la loi et dans le rapport. Je suis très reconnaissant envers le Comité de l'appui qu'il a manifesté pour les points qu'a fait valoir le gouvernement du Nouveau-Brunswick à Halifax. Mais il y en d'autres que je fais valoir ici, en ce qui concerne les régions désignées, non compris la région de l'Atlantique ou presque toute cette région. La loi ne renferme par exemple pas de disposition acceptable en ce qui concerne le renforcement du réseau routier, dans l'éventualité d'une réduction appréciable du transport ferroviaire. Cela va exercer des pressions considérables sur le réseau routier du Nouveau-Brunswick, qui est le point d'accès à l'entente de la région de l'Atlantique.

Je pense que ce sont surtout ces points que j'ai fait valoir. Certains autres pourraient être examinés à la lumière du principe général, que nous pouvions obtenir un amendement de l'alinéa 3(1)d) libellé ainsi que nous l'avons proposé ou d'une manière que nous pourrions arrêter avec les autres gouvernements des provinces de l'Atlantique. Cela pourrait empêcher que la politique nationale de transport—une politique qui peut être très bonne pour le Canada—ne soit en fait préjudiciable à cette région du pays. Elle risque en effet de faire échec aux efforts de développement économique déployés dans le passé dans cette région.

M. Robichaud: Vous dites qu'elle risque de faire échec à ces efforts, pourriez-vous expliciter, parce que cela me semble un peu fort, n'est-ce pas?

M. Hatfield: Comme je l'ai dit, le CN a pris cette décision, en se fondant sur la politique du gouvernement du Canada, à la lumière du principe que la société devait être aussi efficiente que possible. Cette politique est en place depuis très longtemps; en raison des transformations économiques qui se sont produites, de l'importance accordée à la viabilité commerciale, si vous voulez, la société a jugé que ces ateliers de Moncton n'étaient plus commercialement viables. Elle a donc décidé qu'il fallait les fermer et, sans autre forme de procès, elle a entrepris de le faire.

Nous avons en fait eu la chance que la société des chemins de fer nationaux se soit efforcée de trouver une autre société. Nous avons eu de la chance. Elle a réussi à intéresser une société, une société comme la Compagnie Générale Électrique qui pouvait apporter les avantages économiques.

J'ose espérer que nous réussirons à régler les problèmes syndicaux. Je persiste à croire, et je pense que la CGE est du

[Text]

General Electric believes, probably the best location they can find for this type of economic activity is the Moncton shops.

But the point is, we would have had a stronger argument . . . The only thing the Government of New Brunswick and the people in this area, and the elected representatives, could do would be to persuade . . . the only power we had was the power of persuasion; and I think it has been demonstrated over the years that the power of persuasion is not sufficient with many policies and much legislation in this area. So that is why it is important that we have the power in the proposed act. I think the suggestion we have made about the conflict between economic or commercial viability and regional development . . . if it is recognized that regional development effort will take precedence over commercial viability, then I think we could build a stronger case and we might have been able to resolve the Moncton situation when it first arose and we might have got a better solution back then.

M. Robichaud: Le ministre Crosbie nous dit qu'à l'alinéa 3(1)d, on tient compte de façon adéquate du développement régional. Cela, il l'a affirmé à plusieurs reprises. Comment faire comprendre à ce ministre que cet alinéa ne nous protège pas suffisamment? Je vous appuie fortement dans vos démarches, et je vous assure que nous, au Comité, ferons tout en notre pouvoir pour faire inclure à cet alinéa une protection pour les régions.

Dans votre exposé, vous dites d'une façon assez subtile que les sociétés de la Couronne telles que le CN et Air Canada vont s'éloigner de leur mandat premier qui était de fournir à toutes les régions du Canada un service adéquat de transport de biens, de marchandises, et que les régions vont sans aucun doute y perdre si les projets de loi C-18 et C-19 sont adoptés tels qu'ils sont actuellement libellés. Est-ce que je comprends bien votre message?

Mr. Hatfield: Yes, that has been happening, as you are well aware; and our concern is that it will continue to happen under this proposed act. That has been happening here in Atlantic Canada. The service of Air Canada, for example, has been reduced significantly in Atlantic Canada. At this time I think there is a good deal of support for the air service we do get, and a recognition that it has improved. The question is, can we be sure it will last, and is there sufficient clout in the bill to make sure it lasts and it too is not compromised by commercial viability, which is the argument, basically, that Air Canada used and CN uses?

M. Robichaud: Vous craignez qu'Air Canada ne réduise ses services au cours des années si le projet de loi demeure tel qu'il est. Les gens d'Air Canada nous ont promis qu'il n'y aurait aucune diminution des services dans la région de l'Atlantique.

• 0905

Mr. Hatfield: All right. But I think the concern and the evidence that I give, with the evidence that I give with the experience in the United States in the brief . . . and the concern we state in the brief is that, regardless of the assurances given, we will in fact lose the kinds of service, particularly to the low-

[Translation]

même avis, que le meilleur emplacement que cette entreprise peut trouver pour ce genre d'activité économique est les ateliers de Moncton.

Mais le fait est que nous aurions pu faire valoir un argument plus solide . . . La seule chose que le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les gens de cette région, les représentants élus, peuvent faire . . . la seule force dont nous jouissons est notre force de persuasion; or je pense qu'on a abondamment démontré dans le passé que la force de persuasion n'était pas suffisante face aux nombreuses politiques et lois s'appliquant dans ce domaine. C'est pourquoi il est important d'inclure ce pouvoir dans le projet de loi. Nous avons parlé de la possibilité d'une contradiction entre la viabilité économique ou commerciale et le développement régional . . . s'il était reconnu dans la loi que le développement régional doit avoir préséance sur la viabilité commerciale, je pense que nous aurions pu faire valoir un argument plus solide et que nous aurions peut-être pu régler le cas de Moncton dès qu'il s'est présenté et que nous aurions pu trouver une solution plus acceptable à ce moment-là.

Mr. Robichaud: According to Mr. Crosbie, paragraph 3(1)(d) adequately recognizes the regional development imperative. He has stated that many times. How can we make him understand that that clause does not constitute an adequate safeguard? I am fully supportive of your actions and I can assure you that we, as a committee, will do all we can to include in this paragraph an adequate protection for the regions.

In your presentation, you suggest that Crown corporations such as CN and Air Canada will move farther away from their main mandate which is to provide all regions of the country with adequate freight transportation, and that the region will certainly lose out if Bills C-18 and C-19 are enacted in their present form. Did I understand you correctly?

M. Hatfield: Oui, c'est effectivement ce qui s'est produit, comme vous le savez; ce qui nous inquiète, c'est que cela continuera de se produire si ce projet de loi est adopté. Dans la région de l'Atlantique, par exemple, le service d'Air Canada a été sensiblement réduit. À l'heure actuelle, je pense que l'on appuie fortement le service aérien dont nous jouissons, et l'on reconnaît qu'il s'est amélioré. Mais pouvons-nous être sûr que cela va durer; le projet de loi prévoit-il des mesures suffisamment rigoureuses pour garantir que cela ne soit pas compromis par la viabilité commerciale, argument fondamental qu'invoquent, je pense, Air Canada et CN?

Mr. Robichaud: You are concerned that Air Canada will over the years reduce its services if the bill is enacted in its present form. Air Canada representatives have assured us that there would be no reduction in services in the Atlantic Region.

M. Hatfield: D'accord. Mais les préoccupations que j'ai exprimées et les éléments de preuve que j'ai avancés, notamment au sujet de la situation aux États-Unis . . . la préoccupation que j'ai fait valoir dans le mémoire est que, nonobstant les garanties données, nous allons en fait perdre ce genre de

[Texte]

density areas. I think the act recognizes that this is the case in certain areas of Canada, in the designated areas in the northern part of Canada, and your committee have pointed out that the same thing could happen here in this region. The fact is that there is strong evidence of work done, which I quote in the brief, in the United States indicating that this has happened.

The only solution is to strengthen 3(1)(d) by adding words such as I have recommended here, which generally has the support of, certainly, the Atlantic Provinces and has the support of other provinces, I am sure, in Canada, that regional economic development objectives will take precedence over commercial viability objectives when the two are in conflict.

Again, as I said, I will table the proposed amendment that never did make it, either as an amendment or showed up in the bill, because the bill died on the Order Paper at the time; but the proposed amendment in 1977 was as follows:

It is hereby declared that the objective of the transportation policy for Canada is to achieve a transportation system that serves as an effective instrument of support for the achievement of national and regional social and economic development objectives, is efficient, and provides accessibility and equity of treatment for users.

It goes on:

Commercial viability should be an objective both in the operation of transportation services and in the provision of facilities and services in direct support thereof, and where the Government of Canada decides or the Government of Canada and one or more provincial governments jointly decide that any such service or facility and service is required for the achievement of the national or regional social and economic development objectives, that decision requires that those objectives take precedence over the objectives of commercial viability wherever the two are in conflict.

If we could get words like that, we could deal with it.

The Chairman: Just before I switch to Mr. Reid, am I to understand, Mr. Premier, that this thing you read and you are going to table with the committee—and I would like the clerk to pick it up—had the approval of all the provinces and the then government of the day?

Mr. Hatfield: No, this only had the approval of the four Atlantic Provinces and the Minister of the day. The Minister gave us an undertaking that he would include it in the bill, but the bill died on the Order Paper.

The Chairman: Yes, but even that is a little different wording from the wording you would like in the bill.

Mr. Hatfield: But we would be happy to have it—

The Chairman: Yes. Okay. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Premier and your officials, welcome to the committee. I want to continue for a moment on the same line

[Traduction]

services, spécialement dans les régions à faible densité. Je pense que la loi tient compte du fait que cela peut se produire dans certaines régions du Canada, dans les régions désignées du Nord, et votre Comité a signalé que la même chose risquait de se produire dans cette région. Le fait est qu'on a réalisé aux États-Unis beaucoup d'études, que je cite en partie dans le mémoire, selon lesquelles cela s'est effectivement produit.

La seule solution consiste à renforcer l'alinéa 3(1)d) en y ajoutant des dispositions comme celles que j'ai recommandées, qu'appuient d'une manière générale les provinces de l'Atlantique et les autres provinces du Canada, j'en suis sûr, pour faire reconnaître que les objectifs de développement économique régional doivent avoir préséance sur les objectifs de viabilité commerciale lorsqu'il y a incompatibilité entre ceux-ci.

Je le répète, je déposerai le projet d'amendement qui n'a jamais été accepté, ni comme amendement ni comme article du projet de loi, parce que celui-ci est resté au Feuilleton; l'amendement proposé en 1977 était le suivant:

Il est par la présente affirmé que la politique des transports du Canada a pour objectif la mise en place d'un réseau de transport qui sert d'instrument efficace d'appui à la réalisation des objectifs nationaux et régionaux de développement économique et social, est efficient et assure l'accessibilité et l'égalité de traitement aux usagers.

Il y est en outre dit:

La viabilité commerciale doit être un objectif tant de l'exploitation des services de transport que de la prestation d'installations et de services appuyant directement ceux-ci, mais lorsque le gouvernement du Canada, seul ou de pair avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux, décide que ce service ou ces installations et services sont nécessaires pour réaliser les objectifs nationaux ou régionaux de développement économique et social, cette décision suppose que ces derniers objectifs ont préséance sur ceux de viabilité commerciale, dans les cas où il y a incompatibilité entre ceux-ci.

Si nous pouvions obtenir un libellé comme celui-là, nous serions prêts à l'étudier.

Le président: Avant de céder la parole à M. Reid, monsieur le premier ministre, dois-je comprendre que l'amendement que vous venez de lire et que vous allez déposer au Comité—je demanderais au greffier de le prendre—avait été approuvé par toutes les provinces et par le gouvernement de l'époque?

M. Hatfield: Non, il avait été approuvé uniquement par les quatre provinces de l'Atlantique et par le ministre de l'époque. Ce dernier s'était engagé à l'incorporer dans le projet de loi, mais celui-ci est resté au Feuilleton.

Le président: Oui, mais cela diffère un peu du libellé que vous vouliez pour le projet de loi.

M. Hatfield: Mais nous nous féliciterions qu'il soit . . .

Le président: Oui. Bon. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le premier ministre, madame, monsieur, je vous salue la bienvenue au Comité. Je voudrais, pendant quelques instants, poursuivre dans la même ligne

[Text]

as some of my colleagues have been dealing with, because it is of concern to us as well.

• 0910

Supporters of this bill, particularly the big shipping companies, have argued that in addition to deregulation the railroads need the freedom to manage—in other words the ability to make whatever corporate decisions are in the best interest of the railway's bottom line, regardless of their impact on a community, a region, a province, and, some would even say, the safe operation of a railroad. And if you add to that the policy statement of the Government of Canada that CN, along with Air Canada, will not get any more public funds, you have a situation—the impact of those two combined—which, the railroads have argued, will lead to a reduction in revenues which will necessitate further rationalization of their system.

Would such a scenario as I have laid out—and we see it in the bill and the policy of the government—not lead to more Moncton shops, as opposed to any kind of protection for economic development in the regions or elsewhere?

Mr. Hatfield: I think I have already made the point that you should become very familiar with what has in fact happened here. There were other factors that resulted in the closing of the Moncton shops. But I think if you become familiar with what has happened here, and recognize this could happen unless something is done by which the region can respond to the claim, and also makes the other competitive carriers responsible as well, so that in that sense, which is the situation now, CN is less capable of competing because of their relationship with the government than the private carrier is . . . I stand to be corrected, but I do believe it is probably easier for Canadian Pacific as a private company to do things and to stop doing things than it is for Canadian National.

Mr. Angus: Let me switch to the air side. We talked a moment ago about the demarcation line, the line that separates northern Canada from southern Canada. Above that line there is a form of regulation on the air side.

Throughout our tour of Atlantic Canada, in talking with various people, including Ministers of Transport, I raised the following question in a two-edged way: Should that line be drawn in such a way to include, or exclude if you like, all or parts of your province from the deregulated environment, or instead of a line, should we have a definition that would describe the type of community or the type of region that could not withstand a totally deregulated environment and would need some kind of protection?

Mr. Hatfield: I think the recommendation we make with regard to changing recommendation 2 in your report, where a single carrier is serving a low-density market in the south, that a clause be included in the new legislation providing for

[Translation]

d'idées que mes collègues, parce que cela nous préoccupe également.

Ceux qui appuient ce projet de loi, et particulièrement les grandes entreprises d'expédition, soutiennent qu'en plus de la déréglementation, les chemins de fer ont besoin de la liberté de gestion—en d'autres termes, l'aptitude à prendre les décisions qui favorisent les meilleurs résultats financiers pour la compagnie de chemins de fer, quel que soit l'effet de ces décisions sur la localité, la région, la province, certains diraient même sur la sécurité de fonctionnement des chemins de fer. Et si vous ajoutez à cela la déclaration de principes du gouvernement du Canada selon laquelle les Chemins de fer nationaux, comme Air Canada, ne recevront plus de données publiques, on aboutit à une situation qui combine l'effet de ces deux mesures et qui aboutira, selon les chemins de fer, à une réduction des recettes qui va rendre nécessaire une rationalisation encore plus poussée du réseau.

Le scénario que je viens de décrire—et qu'on peut lire dans le projet de loi et dans la politique du gouvernement—n'aboutira-t-il pas à de nouvelles affaires comme celle des ateliers de Moncton, par opposition à la protection du développement économique dans ces régions ou ailleurs?

M. Hatfield: J'ai déjà signalé, je pense, qu'il faut bien savoir ce qui s'est effectivement passé ici. D'autres facteurs ont joué lors de la fermeture des ateliers de Moncton. En étant de plus en plus au courant de ce qui s'est passé ici, vous reconnaîtrez que cela pourrait se produire de nouveau, à moins qu'on ne permette à la région de relever le défi. Il faut aussi reconnaître les responsabilités des transporteurs rivaux. Ainsi, selon la situation actuelle, les Chemins de fer nationaux sont, dans une certaine mesure, moins capables d'affronter la concurrence du fait de leurs relations spéciales avec les gouvernements que ne peut le faire le transporteur privé. On me corrigera si j'ai tort, mais je crois effectivement que le Canadien Pacifique, en tant qu'entreprise privée, réussit peut-être plus facilement à lancer des initiatives et à mettre fin à certaines activités que ne peuvent le faire les Chemins de fer nationaux.

M. Angus: J'aimerais parler un peu d'aviation, maintenant. Nous avons mentionné plus tôt la ligne de démarcation, la ligne qui sépare le Nord du Sud, au Canada. Au nord de cette ligne existe une certaine réglementation de l'aviation.

Durant notre tournée du Canada Atlantique, au cours d'entretiens avec diverses personnes, dont les ministres des transports, j'ai posé l'alternative suivante: cette ligne devrait-elle être tracée de manière à englober, ou à exclure, si vous préférez, une partie ou la totalité de votre province du territoire déréglementé, ou, au lieu d'une ligne, devrions-nous nous fonder sur une définition décrivant la nature des collectivités ou des régions où l'on ne saurait accepter un milieu entièrement déréglementé et qui aurait besoin d'une protection quelconque?

M. Hatfield: Je pense que l'essentiel, c'est la recommandation que nous faisons au sujet de la modification de la deuxième recommandation de votre rapport, c'est-à-dire dans le cas où un transporteur unique dessert un marché de faible

[Texte]

regulatory control over the exit of that carrier from that market is the bottom line. But the ideal would be to have the whole region designated or excluded.

Mr. Angus: When you use the term region, can you elaborate, because it means different things to different people on this committee?

Mr. Hatfield: I am talking about the Atlantic provinces. I am talking about New Brunswick. I have authority to talk about New Brunswick, but I have an idea that the impact of this proposed act will be pretty well the same on all the Atlantic provinces.

Mr. Benjamin: And the Gaspé.

Mr. Angus: The closer we move to central Canada, Mr. Chairman, the line keeps moving with us.

On Bill C-19, in terms of the trucking bill, and back to the regional stuff, there is nothing in that bill that even in a motherhood way deals with the regions. There is no similar statement as in Bill C-18 that we have been talking about this morning. Should we have clause 1 and clause 2 in the trucking bill as well to argue that regional economic development objectives will take precedence over commercial viability objectives when the two conflict?

• 0915

Mr. Hatfield: I think our view has been that because of the competitiveness of the trucking industry in this area, that no, it does not need the same kind of protection that air carrier and rail carrier needs.

Mr. Angus: Is there a danger, because of these bills, of American trucking firms, American rail companies in particular, moving into New Brunswick to steal cargo from Canadian operators?

Mr. Hatfield: The situation now is that U.S. carriers are permitted to come into Canada. Up to this point we have not had a problem with it.

Mr. Angus: And under this bill, you do not anticipate that you would.

Mr. Hatfield: This bill does not change anything from what is the case now.

Mr. Angus: Final question. Back to the air side again. In the United States experience, there was a requirement there that where a community was down to a single carrier and that carrier wished to exit, by law that carrier was responsible for finding a replacement. Is that an option we should be considering?

Mr. Hatfield: Yes. There is a time limit as well, and I deal with that in the brief. There are statistics with regard to the number of communities that lost their air service in spite of the time limit to apply the subsidy.

[Traduction]

densité dans le Sud: la nouvelle loi contiendrait une disposition créant un contrôle réglementaire sur l'abandon de ce marché par le transporteur en question. Mais l'idéal serait que toute la région soit désignée ou exclue.

M. Angus: Quand vous parlez de région, pourriez-vous préciser? En effet, ce terme désigne des choses différentes pour les différents membres de ce Comité.

M. Hatfield: Je parle des provinces de l'Atlantique. Je parle du Nouveau-Brunswick. Je suis autorisé à parler au sujet du Nouveau-Brunswick, mais j'ai l'impression que l'effet de la loi proposée sera à peu près le même pour toutes les provinces de l'Atlantique.

M. Benjamin: Et pour la Gaspésie.

M. Angus: À mesure que nous nous rapprochons du Canada central, monsieur le président, la ligne se déplace avec nous.

Au sujet du projet de loi C-19, en ce qui concerne le projet de loi sur le camionnage, et pour en revenir à l'aspect régional, il n'y a rien dans ce projet de loi qui, même dans les termes les plus généraux, traite des régions. Il n'y a pas d'énoncé du genre de celui du projet de loi C-18 dont nous avons parlé ce matin. Devrions-nous aussi incorporer les clauses 1 et 2 dans le projet de loi sur le camionnage pour établir que les objectifs de développement économique régional ont la préséance sur les objectifs de rentabilité en cas de conflit?

M. Hatfield: Notre point de vue est le suivant: à cause du caractère concurrentiel de l'industrie du camionnage dans notre région, cette industrie n'a pas besoin du même genre de protection que les transporteurs aériens et les transporteurs ferroviaires.

M. Angus: Y a-t-il risque, du fait de ces projets de loi, que des entreprises de camionnage américaines, des compagnies de chemins de fer américaines, en particulier, ne s'installent au Nouveau-Brunswick pour voler des chargements aux exploitants canadiens?

M. Hatfield: Les transporteurs américains sont déjà autorisés à venir au Canada. Jusqu'à présent, cela n'a pas créé de problème.

M. Angus: Ne pensez-vous pas qu'il pourrait y en avoir à la suite de l'adoption du projet de loi?

M. Hatfield: Le projet de loi ne change rien à la situation présente.

M. Angus: Dernière question. J'en reviens à l'aviation. Dans le cas des États-Unis, lorsqu'une localité n'était plus desservie que par un seul transporteur et que celui-ci désirait se retirer, la loi l'obligeait à se trouver un remplaçant. Devrions-nous envisager une telle option?

M. Hatfield: Oui. Il y a aussi une limite de temps, et j'en traite dans le mémoire. Il existe des données statistiques au sujet du nombre de localités qui ont perdu leur service aérien malgré la limite temporelle appliquée à la demande de subventions.

[Text]

Mr. Angus: We have had suggestions of anywhere from moving the 60 days to 4 months to 6 months in terms of the length of time that would be required for that final exit.

Thank you, Mr. Premier and Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Reid.

Mr. Reid: Thank you very much, Mr. Chairman and Mr. Premier. We would again emphasize the comments of our friend, the member from Moncton, that we appreciate your presence. Quite frankly, sir, these members from New Brunswick have zeroed in on the problem which you enunciated so forcefully today and we have a great deal of concern for that issue. But if I might, I would like to put this a little bit more in a national focus, recognizing that both bills are national transportation bills that would be in force and effect across this country.

I am certain that you have concerned yourself with our national concern for increased trade, increased competitiveness in all modes of transportation, and we have had representations brought forward by raw resource producers, by manufacturers, shippers and, indeed, the retail merchants of Canada, all forcefully asking us that we expedite the implementation of the bill.

Increased competitiveness is almost essential to our well-being, because it does reduce the consumer costs. And yesterday—I am not in a position to say how much—the Retail Council of Canada indicated that all consumers will suffer a loss of x number of dollars per day by reason of delay, each day delayed in the implementation of this bill.

If we introduce Part II of your policy statement, recognizing that there is a concern for regional expansion and development in the policy statement as is, which requires the agency that will be established under the terms of the bill to take economic concerns for each locale under consideration, would we not then tie the hands of that agency if we indicated a clear-cut position that wherever there is a conflict and economic circumstances would be paramount, then that decision could not be made?

• 0920

Just following up on Mr. Angus's comments, Mr. Premier, recognizing that in competition in rail particularly there has to be some rationalization, decisions across the country have to be made in that respect. Recognize again, if you would . . . Well, movement to motor vehicle transport, which is almost automatic by reason of the limitations of rail now, I ask you to reconsider, if you would, your concluding comments in your presentation this morning in the light of those national interests and concerns that have been expressed to us.

Mr. Hatfield: The record of New Brunswick and the record of this region of Canada demonstrating its commitment to national interests and making sacrifices in the national interest is probably one of the best of any parts of Canada. But there

[Translation]

M. Angus: On nous a suggéré de porter de 60 jours à quatre mois, ou même à six mois, le délai à exiger avant cet abandon définitif.

Merci, monsieur le premier ministre et monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Reid.

M. Reid: Merci beaucoup, monsieur le président et monsieur le premier ministre. Je répète le commentaire de notre ami, le député de Moncton, pour dire que nous sommes heureux de votre présence ici. Je le dis très sincèrement, monsieur, ces députés du Nouveau-Brunswick ont bien dégagé le problème que vous avez formulé aujourd'hui avec tant de vigueur, et c'est une question qui nous préoccupe beaucoup. J'oserais pourtant insister un peu plus sur le plan national, car ces deux projets de loi intéressent les transports nationaux, et ils seraient en vigueur dans tout le pays.

Je suis sûr que vous avez réfléchi à notre préoccupation nationale d'augmenter le commerce international, la compétitivité dans tous les modes de transport. Les producteurs de matières premières, les fabricants, les expéditeurs et, certes, les marchands détaillants du Canada, tous nous ont demandé avec insistance de hâter la mise en vigueur du projet de loi.

Une plus grande compétitivité est presque essentielle à notre bien-être, puisqu'elle réduit les prix payés par les consommateurs. Et hier—je ne suis pas en mesure de vous dire combien au juste—le Conseil canadien du commerce de détail nous a fait savoir que tous les consommateurs subiront une perte de x dollars chaque jour où sera retardée la mise en vigueur de cette loi.

Si nous faisons adopter la deuxième partie de votre énoncé de principes—et il faut reconnaître que le souci de l'expansion et du développement régional se manifeste dans l'énoncé de principes sous sa forme actuelle—pour obliger l'office créé en vertu du projet de loi à tenir compte des problèmes économiques de chaque localité à l'étude, ne paralyserions-nous pas cet office en adoptant comme principe bien défini que, chaque fois qu'il y a conflit et que la situation économique est d'une importance primordiale, la décision envisagée ne devrait pas être prise.

Pour faire suite aux observations de M. Angus, monsieur le premier ministre, puisque la concurrence, surtout en ce qui concerne les chemins de fer, entraîne la nécessité d'une certaine rationalisation, les décisions prises dans tout le pays doivent tenir compte de cela. En ce qui concerne le transport routier, devenu presque nécessaire du fait des restrictions imposées au transport par rail, j'aimerais vous voir réexaminer la conclusion de votre mémoire de ce matin à la lumière de ces intérêts et de ces préoccupations de caractère national qui se sont exprimés devant nous.

M. Hatfield: Le Nouveau-Brunswick et toute cette région du Canada ont sans doute fait mieux que quiconque pour servir les intérêts nationaux et faire des sacrifices dans l'intérêt national. Mais il y a des choses que nous ne saurions sacrifier.

[Texte]

are some things we cannot sacrifice. There are some things that, with the experience we have had, dictate to us the irreversible conclusion that unless we are recognized as a region requiring and deserving special consideration in the national interest, then we are going to continue to be the national drain on the economy of Canada and the national drain on the development of Canada, because we are part of Canada. And there are things here that have to be, and will be, and can be developed here.

So I think that, yes, we would like to see . . . and that is why we say it can be accommodated and we believe that competitiveness will have certain benefits for the consumer, we agree with that. But in order to accommodate our request, for which we have been fighting for quite some time, it does not mean you have to delay the bill. It just means you have to recognize what should be recognized and what I can tell you is going to be recognized eventually.

We are never going to give up and it is eventually going to dawn on the Parliament and the Government of Canada some day, that with all the experience we have had with all the programs we have had, we cannot have a national policy and a regional policy where one undoes the other, where one destroys or inhibits the other from being productive. So I believe very strongly that we have to and we can adapt to this. The national policy can adapt and this region will be more competitive and more productive.

We must remember, too, that because of the size of our market, the area of Canada you are talking about—and let us recognize the area of Canada you are talking about—you are talking about the populated area of Canada. You are talking about Quebec and Ontario. And as far as Canada is concerned, that is the market we have to get into. In order to be competitive, we must have the services and the facilities and the support of the transportation infrastructure in order for us to be competitive to get into that market.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. The question was three-and-a-half minutes and the answer was two-and-a-half minutes. So I have Mr. Layton, who is usually very short.

Mr. Hatfield: Are you chastising me or the member?

• 0930

Mr. Layton: The record will show that the visit to Moncton of this committee is by far the most attended. I am very impressed with how many have joined us for this particular review with you, Mr. Premier. We heard a lot about Moncton from my colleague to the left, Mr. Cochrane, and it is evident he has a lot of support here.

In your submission, Mr. Premier, you have identified and highlighted, and it is the first time I have seen it, the particular concerns, let us say the needs, of New Brunswick in the area of highways. As you point out, rationalization of the transport system will likely make increased demands on trucking services

[Traduction]

Il y a des choses qui, ajoutées à notre expérience, nous dictent la conclusion inébranlable que, si l'on ne nous reconnaît pas comme une région qui a besoin d'égards particuliers dans l'intérêt national et qui mérite ces égards, nous allons continuer de peser lourd sur l'économie du Canada et sur le développement du Canada, car nous faisons partie du Canada, et il y a des choses qui doivent être, seront et qui peuvent être créées ici.

Par conséquent, nous faisons nôtre cet objectif, qu'il n'est pas nécessaire de sacrifier . . . et nous croyons que la compétitivité apportera certains avantages aux consommateurs. Nous sommes d'accord. Mais, pour tenir compte de notre demande, pour laquelle nous luttons depuis assez longtemps, il n'est pas nécessaire de retarder la mise en vigueur du projet de loi. Tout ce qu'il faut faire, c'est de reconnaître ce qu'il y a à reconnaître et qui, je puis vous l'assurer, sera reconnu un jour.

Nous n'allons jamais abandonner, et le Parlement et le gouvernement du Canada comprendront un jour—et cette conclusion découle de toute l'expérience que nous avons accumulée et de tous les programmes que nous nous sommes donnés—que nous ne saurions posséder une politique nationale et une politique régionale qui se contredisent, qui se détruisent l'une l'autre, ou dont l'une empêche l'autre d'être productive. Je crois donc fermement que nous devons adopter ce principe et que nous pouvons nous y adapter. La politique nationale peut s'adapter, et notre région sera plus compétitive et plus productive.

Nous devons nous rappeler aussi la taille de notre marché, la région du Canada à laquelle nous pensons, c'est-à-dire la partie peuplée du Canada. Nous parlons du Québec et de l'Ontario. Et en ce qui concerne le Canada, c'est là le marché que nous devons aborder. Pour être compétitifs, nous devons pouvoir compter sur les services, les installations et le soutien de l'infrastructure du transport; c'est ainsi que nous pourrions être compétitifs et trouver notre place sur ce marché.

Le président: Merci, monsieur Reid. La question a duré trois minutes et demie et la réponse deux minutes et demie. Je donne maintenant la parole à M. Layton, dont les questions sont habituellement très courtes.

M. Hatfield: Est-ce moi ou le député que vous réprimandez?

M. Layton: Le compte rendu démontrera que la séance qu'aura tenue le Comité à Moncton sera celle qui aura attiré le plus de monde. Je suis très impressionné par le nombre de personnes qui sont venues assister à cet examen avec vous, monsieur le premier ministre. Mon collègue, M. Cochrane, nous a beaucoup parlé de Moncton, et l'appui qu'on lui manifeste aujourd'hui ne fait aucun doute.

Dans votre exposé, monsieur le premier ministre, vous avez énuméré et fait ressortir—et c'est la première fois qu'on le fait, à ma connaissance—les inquiétudes particulières, ou plutôt les besoins, si vous préférez, du Nouveau-Brunswick pour ce qui est des routes. Comme vous le soulignez, la rationalisation du

[Text]

and, consequently, on the highway systems. As New Brunswick, by location, is the natural, in fact the most effective, link between the maritime provinces and central and western Canada, as you were just saying, it will have to carry an undue share of the load that moves with all the attendant increased upgrading and maintenance costs that go with it.

Mr. Premier, through you, Mr. Chairman, has there been any analysis of the costs incurred by the federal and provincial governments of our highway systems to determine whether these inputs are being fairly distributed? Is there such a record that we could go back to?

Mr. Hatfield: I can give you the distribution of federal contribution to highways, which is considered to be either part of the Trans-Canada Highway system or highways that need to be strengthened, which is federal policy, but I do not have that information with me right now. I could provide that information.

Mr. Layton: I find myself being led to the question, has regional development, as you have insisted that it be a basis for any consideration of C-18 and C-19, been considered in that same context you are talking about here of highway requirements for one province as another?

Mr. Hatfield: I think yes, and I think your report recommended that, did it not? It recognized there would be some need for highway strengthening.

Mr. Layton: In C-18?

Mr. Hatfield: The bill itself provides for highway upgrading in a limited scope.

Mr. Layton: I had not found that emphasis. But what I do recall is there are MDAs under the ERDA agreements where provinces have committed their resources to match up with the federal resources for highway work.

Mr. Hatfield: And we have negotiated a number of those agreements. But because highway maintenance is constitutionally a provincial responsibility, we need the support of your kind of committee to encourage greater financial contribution, and especially in New Brunswick, because New Brunswick has a special location problem.

Mr. Layton: That is exactly the sense I got from your earlier remarks. I just wanted to emphasize it. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Layton.

We have Mr. Taylor, Mr. Ouellet, and Mr. Clifford for very short interventions.

Mr. Taylor: In view of the time, I will pass.

The Chairman: That is very kind of you, Mr. Taylor. Thank you for co-operating with the Chair.

[Translation]

système de transport risque de faire augmenter les exigences à l'égard des services de camionnage et, par voie de conséquence, des réseaux routiers. Compte tenu que la province du Nouveau-Brunswick, de par sa situation géographique, est le lien naturel, et en fait, le lien le plus efficace entre les Maritimes et les provinces du centre et de l'Ouest du Canada, comme vous le disiez il y a quelques minutes, elle devra assumer une part injuste du fardeau que représente l'augmentation des coûts de l'amélioration et de l'entretien des routes.

Monsieur le premier ministre, a-t-on effectué une analyse quelconque des dépenses des gouvernements fédéral et provincial en fonction des routes afin de déterminer si les coûts sont équitablement répartis? Y a-t-il déjà eu une telle analyse, à votre connaissance?

M. Hatfield: Je peux vous donner la ventilation de la contribution du gouvernement fédéral à l'égard des routes, de la Transcanadienne ou des routes qu'il faut améliorer, selon la politique fédérale, mais je n'ai pas ces renseignements avec moi. Je pourrais toutefois vous les faire parvenir.

M. Layton: Dans votre mémoire, vous avez insisté pour que l'on reconnaisse l'importance du développement régional dans les projets de loi C-18 et C-19. En a-t-on tenu compte dans le contexte des exigences à l'égard des routes?

M. Hatfield: Je crois que oui. Et je pense que c'est aussi ce que vous avez recommandé dans votre rapport, n'est-ce pas? Vous avez reconnu la nécessité d'améliorer les routes.

M. Layton: Dans le projet de loi C-18?

M. Hatfield: Dans une certaine mesure, oui, l'amélioration des routes est prévue dans le projet de loi.

M. Layton: Ah! je n'avais pas remarqué. Mais je me souviens toutefois qu'il y a des sous-ententes, dans le cadre des EDER, en vertu desquelles des provinces se sont engagées à contribuer à part égale avec le gouvernement fédéral pour l'amélioration des routes.

M. Hatfield: Et nous avons conclu plusieurs ententes de ce genre. Mais compte tenu que l'entretien des routes est de compétence provinciale, l'appui d'un comité comme le vôtre nous est nécessaire pour inciter le gouvernement fédéral à contribuer encore davantage, et cela vaut particulièrement pour le Nouveau-Brunswick, en raison de sa situation géographique particulière.

M. Layton: C'est précisément ce qui se dégageait des remarques que vous avez formulées tout à l'heure. Je ne voulais qu'insister encore davantage. Merci.

Le président: Merci, monsieur Layton.

M. Taylor, M. Ouellet, et M. Clifford ensuite. Messieurs, je vous prierais d'être très brefs.

M. Taylor: Compte tenu que le temps presse, je laisse la parole à M. Ouellet.

Le président: C'est très aimable de votre part, monsieur Taylor. Je vous remercie de votre collaboration.

[Texte]

Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais demander à notre témoin s'il a un échéancier précis quant à la mise en application d'une nouvelle loi concernant la sécurité routière. On nous dit qu'il y a eu la semaine dernière, à Ottawa, une rencontre entre le ministre fédéral des Transports et ses homologues provinciaux et qu'un protocole d'entente a été signé. Or, dans votre exposé, vous dites ceci:

De plus, notre nouvelle loi inverse le fardeau de la preuve, comme le projet de loi C-19. Nous avons l'intention de promulguer cet article de notre loi de concert avec les provinces voisines et le gouvernement du Canada.

Mais vous ne dites pas quand. Le document qui a été signé la semaine dernière par les ministres des Transports fédéral et provinciaux est tout aussi silencieux au sujet de l'échéancier. Certains pensent que, pour ne pas avoir de problème, on a décidé de mettre cela sous le tapis et qu'il peut s'écouler assez de temps avant qu'on ait un code de sécurité national semblable, pour l'ensemble du Canada, qui serait adopté par le fédéral et les provinces. Quel est votre échéancier ici, au Nouveau-Brunswick?

• 0935

Mr. Hatfield: First of all, to answer your question, I think there is no date in the agreement. What it does say is that they mutually agreed to adopt a national safety code for motor carriers; that they would expedite the passage of necessary legislation, and that they would direct that this work be continued, so I do not think they will be stalling or delaying, but they will be moving forward.

It has been impressed upon me that there probably will not come a time when we can say that this is "the" national safety code. Because of change in technology, there will necessarily have to be changes in that code and, therefore, we should regard the code as being one that will evolve over a period of time and more changes will be necessary as new developments take place in the trucking business and trucking industry and trucking design.

M. Ouellet: Pour le Nouveau-Brunswick, quel est votre échéancier? Avez-vous prévu une date pour la promulgation de votre loi?

M. Hatfield: Non.

M. Ouellet: Est-ce pour cette année? Est-ce pour l'an prochain?

Mr. Hatfield: As far as New Brunswick is concerned I think we are half way there now and I think in two years we will be all the way there. I think we will be able to meet the 1988 deadline for the act.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Mr. Hatfield: No, 1989; I am sorry, the year after the act. We are told the act is scheduled for January, 1988; we will be ready in 1989.

[Traduction]

Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: I would like to ask Mr. Hatfield if he has established a precise timetable for the enactment of a new law concerning highway safety. We were told a meeting was held last week in Ottawa between the federal Transport Minister and his provincial counterparts, and that a memorandum of agreement had been signed. But in your submission you say:

Also, our legislation provides for reversing the burden of proof, similar to those provisions contained in Bill C-19. We intend to proclaim this section of our legislation in concert with our neighbouring provinces and the Government of Canada.

But you do not say when this will be done. The document the federal and provincial Transport Ministers signed last week does not mention any dates either. Some people think that, in order to avoid any problems, the agreement will be swept under the rug and that it will be a long time before the federal and provincial governments finally adopt a national safety code for the whole of the country. What date have you set, here, in New Brunswick?

M. Hatfield: Pour répondre à votre question, je crois qu'on n'a arrêté aucune date. Les ministres se sont entendus pour adopter un code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers, pour hâter l'adoption des lois nécessaires et faire en sorte que le travail se poursuive. Je ne crois donc pas qu'ils aient l'intention de se traîner les pieds, mais bien plutôt d'aller de l'avant.

Certains m'ont fait sentir avec insistance que ce n'était probablement pas demain la veille que nous pourrions dire: voici «le» code national de sécurité. Les progrès technologiques nous obligeront forcément à modifier ce code et, par conséquent, il faudra le considérer comme un instrument qui évoluera avec le temps et qu'il faudra modifier avec l'évolution du camionnage et de la conception même des camions.

Mr. Ouellet: What is your timetable in New Brunswick? Have you scheduled a date for the proclamation of your act?

Mr. Hatfield: No.

Mr. Ouellet: Will it be done this year? Or next year, maybe?

M. Hatfield: Au Nouveau-Brunswick, le travail est achevé à moitié, et je crois que dans deux ans, il le sera complètement. Nous devrions pouvoir respecter l'échéance de 1988.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

M. Hatfield: Ou plutôt 1989; je m'excuse, l'année après l'entrée en vigueur de la loi. On nous a dit que la loi devait entrer en vigueur en janvier 1988; nous serons prêts en 1989.

[Text]

The Chairman: Yes. Mr. Clifford.

Mr. Clifford: Mr. Premier, it is a pleasure to hear from you this morning. I am from upper Canada, in London, Ontario. We have heard a lot about New Brunswick in our part of the world for the last year or so, and since I sit beside Dennis Cochrane in the House of Commons I am very close and friendly with New Brunswick.

The comments you made this morning with regard to regional interest and regional development versus the national interest I find very interesting, because I think two communities have shared in this regard, with the deal to develop the CN workshops into Canadian General Electric and the building of locomotives.

You understand that in London we build locomotives at the General Motors Diesel Division, so from our part of Canada we see this as a definite conflict, and down here you see it as an opportunity. Who should be involved in these decisions? I was under the impression that the federal government was not involved at all, but in your brief this morning, I think, you alluded to it and said that government should not do this. You see, clearly we have pitted one part of the country against the other. You should know, sir, that at present the General Motors Diesel Division has laid off all its locomotive workers in London, so maybe it is a good thing you did not get the plant here, at least to date you did not get it, or I would assume yours would be all out of work as well.

Mr. Hatfield: Well first of all, let me say that I am very familiar with the problem, and it has been very dramatically brought to my attention by one of the members of the Legislative Assembly—as we say in New Brunswick—that you have in London, Ontario, who happens also to be the Premier of the province.

Mr. Clifford: One of my constituents, sir.

Mr. Hatfield: Right. I want to make these points. Canadian National was approached by Canadian General Electric. They were advised that they had made a decision that they were going to build engines in Canada. It has been brought to my attention, I cannot vouch for it, that a company in Japan had indicated that they too were going to come to Canada to build engines because they believed, with all due respect, that they could build better engines. I suspect that is the reason why all people get into business: because they can build a better mousetrap.

• 0940

Given the situation Canadian National was faced with, Canadian National said they would give the first contract if they would go to Moncton. The fact of the matter is, as you have pointed out, none of this has happened, and the lay-offs have taken place in London, as far as General Motors is concerned. So you cannot relate the decision or the incentive provided by Canadian National to Canadian General Electric.

[Translation]

Le président: Très bien. Monsieur Clifford.

M. Clifford: Monsieur le premier ministre, je suis heureux de votre présence ici ce matin. Je suis du Haut-Canada, de London, en Ontario. Nous avons beaucoup entendu parler du Nouveau-Brunswick au cours de la dernière année, et depuis que j'occupe le siège voisin de celui de Dennis Cochrane à la Chambre des communes, j'entretiens des relations très amicales avec le Nouveau-Brunswick.

J'ai trouvé fort intéressantes les observations que vous avez formulées ce matin à propos du rapport entre l'intérêt régional, le développement régional, et l'intérêt national, car je pense que deux collectivités en savent quelque chose à la suite de la décision d'intégrer les ateliers du CN à la compagnie Générale Électrique du Canada Limitée et de construire des locomotives.

Vous comprenez qu'à London, la division diesel de General Motors fabrique des locomotives. Pour nous, cette décision représente donc un véritable conflit, tandis qu'ici, à Moncton, vous la voyez bien davantage comme un bienfait. Qui devrait intervenir dans de telles décisions? Je croyais que le gouvernement fédéral n'y avait pas participé, mais dans votre mémoire, vous dites qu'un gouvernement ne devrait pas agir ainsi. Il est évident que nous avons dressé deux régions du pays l'une contre l'autre. Vous devriez savoir qu'à l'heure actuelle, à London, monsieur Hatfield, la division diesel de General Motors a mis à pied tous ses employés affectés à la construction des locomotives. Vous pouvez donc peut-être vous compter chanceux que l'usine n'ait pas été installée ici, en tout cas, pas jusqu'à présent, ou je suppose qu'elle aurait aussi dû fermer ses portes.

M. Hatfield: Je voudrais tout d'abord vous dire que je connais très bien le problème, dont l'un des députés de l'Assemblée législative, qui réside justement dans la région de London, en Ontario, n'a pas manqué de m'informer. Soit dit en passant, ce député, c'est le premier ministre de la province.

M. Clifford: L'un de mes électeurs, monsieur Hatfield.

M. Hatfield: Très bien. Je veux que l'on sache que des représentants de la compagnie Générale Électrique du Canada ont approché le Canadien National en l'informant qu'ils allaient commencer à produire des locomotives au Canada. On m'a dit, sans que je puisse pour autant me porter garant du renseignement, qu'une société japonaise avait indiqué qu'elle allait venir s'établir au Canada pour construire des locomotives, parce qu'elle croyait pouvoir en fabriquer de meilleures. Je suppose que c'est ce qui motive les gens à se lancer en affaires: ils croient toujours pouvoir fabriquer un meilleur produit.

Compte tenu de la situation dans laquelle il se trouvait, le Canadien National a dit qu'il allait donner le premier contrat si l'usine était installée à Moncton. Mais nous savons tous, comme vous l'avez souligné, que rien de cela n'est arrivé et que General Motors a renvoyé ses employés à l'usine de London. On ne peut donc pas dire que la décision du CN a favorisé la

[*Texte*]

And that did come from Canadian National to Canadian General Electric; and that is the way, I think, it should be.

So I do not think this is a case of our taking unfair advantage. In fact, I think it is the reverse. A good deal of effort was made to try to discourage Canadian General Electric from coming here, because it was, in my view, wrongly tied in with trying to protect an industry that exists in some other part of Canada and that could not be saved by protection, if I could make that point. So I think the problem really is with General Motors and the engines they manufacture, and what was perceived by Canadian General Electric as being a product that could in fact compete, and would have to compete because, with the size of the investment, it would not be satisfied with one guaranteed order of 26 engines.

So I do not think that case can be made. In this part of Canada we have seen the interests of Ontario and Quebec excessively, we believe, protected in economic development and economic policy. What we are saying is that because of that—and I am speaking of much wider than London, Ontario, and much wider than the one particular case—the correction must come by giving us an incentive and giving us some special recognition to deal with the few—and I want to make that point—exceptions that will arise and that are important.

So what we are asking for is not something that is going to apply totally and, as was suggested to me, wipe out the benefits of the whole proposed act right across Canada. That is not the case at all. It would only apply in a very few exceptions; and we would have to make the argument for its applying. But at least we would have the proposed act to back us up.

The Chairman: I want to thank you for your co-operation. I want to thank you, Mr. Premier, for coming. But just as you go, I want to come back to what Mr. Reid mentioned, and what you last said. From your experience—and you have had quite a lengthy experience—and you touched on it in the last part of your answer to Mr. Clifford . . . as I understood your answer to Mr. Reid, whether you are right or wrong, the inference from what you said is that if this bill is not amended to incorporate that regional factor that commercial viability should be predominant when regional factors are involved, in effect you are going to have a National Transportation Act which, if it does not have what you want, is going to be in conflict with regional development policies or regional development acts, and the twain will never meet, and there will always be a conflict. Therefore as politicians—and we are all politicians around this table—those who preach regional development really are just whistling in the wind unless these two streams, transportation policy and regional development policy, blend together.

Mr. Hatfield: Right; exactly.

The Chairman: Fine. I want to thank you very much.

Mr. Hatfield: Thank you very much; and again, welcome to Moncton, and thank you for coming to Moncton.

[*Traduction*]

compagnie Générale Électrique du Canada. Et c'est ainsi que ce devrait toujours être, selon moi.

Je ne crois donc pas que l'on puisse dire que nous avons injustement profité de la situation. Je dirais même que c'est plutôt le contraire. On a déployé passablement d'efforts pour tenter de décourager la compagnie Générale Électrique du Canada de venir s'installer ici, parce que, selon moi, ces efforts pour protéger l'industrie qui existe déjà ailleurs au Canada et que l'on ne pourrait épargner en voulant la protéger étaient vains. Le problème tenait donc bien davantage, selon moi, à General Motors et aux locomotives que fabrique cette société, et à la perception des locomotives de la compagnie Générale Électrique du Canada comme un produit qui pourrait être concurrentiel et qui devrait l'être, compte tenu de l'importance de l'investissement. La compagnie n'aurait pas pu atteindre cet objectif avec une seule commande garantie de 26 locomotives.

Je ne crois donc pas que cet argument tienne. Nous considérons que l'on a surprotégé les intérêts de l'Ontario et du Québec dans le cadre du développement économique et de la politique économique. Nous disons donc que c'est pour cette raison—et ma remarque s'applique à une région beaucoup plus vaste que London—qu'il faudrait redresser la situation en nous donnant une incitation quelconque et en nous accordant la possibilité de composer—et j'insiste sur ce point—avec les exceptions qui se manifesteront et qui sont importantes.

Ce que nous réclamons pour le Nouveau-Brunswick ne s'appliquera pas dans tout le Canada et, comme on me l'a dit, ne viendra pas éliminer les bienfaits que procurera la nouvelle loi dans tout le Canada. Ce n'est pas du tout le cas. Ces mesures ne s'appliqueraient que dans très peu de cas, et il faudrait en faire valoir l'opportunité. Mais nous aurions à tout le moins la nouvelle loi pour nous appuyer.

Le président: Je vous remercie de votre collaboration. Monsieur le premier ministre, je vous remercie de votre visite. Mais avant que vous ne nous quittiez, je veux revenir un peu sur ce que mentionnait M. Reid et sur ce que vous venez tout juste de dire. Si j'ai bien compris la réponse que vous avez donnée à M. Reid, votre expérience vous porte à croire, à tort ou à raison, que si l'on n'amende pas le projet de loi pour tenir compte davantage du facteur régional, à savoir que la viabilité commerciale doit céder le pas devant les facteurs régionaux, la Loi nationale sur les transports viendra en conflit avec les politiques de développement régional ou les lois en la matière, et les deux ne se rencontreront jamais, et le conflit subsistera toujours. Ainsi, nos grandes sorties, en tant que politiciens, en faveur du développement régional ne seront toujours en réalité que du vent tant que les courants de la politique des transports et de la politique de développement régional ne se seront pas rejoints.

M. Hatfield: En effet, c'est très juste.

Le président: Très bien. Monsieur Hatfield, je vous remercie.

M. Hatfield: Merci beaucoup. Encore une fois, soyez les bienvenus à Moncton, et merci d'être venus nous rencontrer.

[Text]

• 0945

The Chairman: Mr. McKenna, welcome again. I think we saw each other before this committee on another occasion and I think in another city. We have your very voluminous brief; you have been experienced in these things. If you would like to give us the highlights, and then we throw it open to questions. Frankly, questions and answers are a much more productive form of education for everybody.

Mr. Frank McKenna (Leader of the Opposition, Province of New Brunswick): Well, thank you, Mr. Chairman and colleagues federal, ladies and gentlemen. It is very much a pleasure for me to be before you again. By way of highlight I can tell you that the concerns I expressed in Halifax almost two years ago before this committee are concerns that I still feel today. The points that were raised in many respects have not been addressed and, I believe, are just as important today as they were then.

In short, in terms of a philosophical overview, my concern is that, while accepting the salutary aspects of deregulation and recognizing the validity of the philosophical premise, I cannot but be concerned that it represents an effort to apply a pure theory of *laissez faire* economics to a transportation system.

The end result of that is that it may be a very rational system for those who are the fittest. Like the law of the jungle, the fittest survive. In this case it represents major market-central Canadian interests, which tend to be much more heavily populated, have better access to services and, in fact, are much more fit and capable of surviving in a deregulated environment.

Monsieur le président, en théorie, il est vrai qu'une concurrence plus ouverte dans le secteur des transports ou dans tout autre secteur apportera des services plus rentables à des coûts moindres. Malheureusement, la théorie et la pratique sont souvent divergentes. Ma préoccupation a trait aux effets pratiques de la nouvelle déréglementation des transports dans cette province.

My concerns continue to prevail. I am going quickly through my brief, Mr. Chairman. To start with, with respect to rail, I continue to be concerned about the impact of confidential contracting, joint-line usage and also rail line abandonment.

My view is that confidential contracting may be highly desirable to major shippers in central Canadian markets and other markets, but I am most concerned that to small shippers served by a single line, confidential contracting will in fact result in those people paying more for services as a result of subsidizing the competitiveness in other areas of Canada. I cannot but be concerned about that.

I cannot but be concerned that suggesting joint rail usage could negative that concern; that is simply not appropriate in our situation. In New Brunswick, as I recall, only Saint John is serviced by two rail lines and I cannot see short-line operators

[Translation]

Le président: Monsieur McKenna, bienvenue encore une fois. Je crois que nous nous sommes déjà rencontrés à une autre occasion et que c'était dans une autre ville. Nous avons reçu votre très volumineux mémoire; vous avez beaucoup d'expérience en la matière. Vous pourriez peut-être nous en faire ressortir les principaux points, et nous pourrions ensuite passer aux questions. La période des questions est beaucoup plus productive que toute autre forme de discussion.

M. Frank McKenna (leader de l'Opposition, province du Nouveau-Brunswick): Merci beaucoup, monsieur le président et collègues du gouvernement fédéral, mesdames et messieurs. Je suis très heureux d'être de nouveau parmi vous aujourd'hui. J'entretiens toujours les mêmes inquiétudes que j'ai exprimées devant votre Comité, à Halifax, il y a près de deux ans. Les nombreux problèmes que j'avais soulevés n'ont toujours pas été réglés, et je considère qu'ils sont aujourd'hui tout aussi importants qu'ils l'étaient alors.

En résumé, bien que j'accepte les aspects salutaires de la déréglementation et que je reconnaisse la valeur de sa prémisse philosophique, je ne peux m'empêcher de penser qu'elle représente un effort pour appliquer une pure théorie de *laissez aller* à un système de transport.

Il peut arriver que la déréglementation aboutisse à un système très rationnel réservé au plus fort. Comme le veut la loi de la jungle, c'est le plus fort qui survit. Et dans le cas qui nous occupe, les plus forts, ce sont les intérêts des grands marchés du centre du Canada, qui sont en général beaucoup plus populeux, tout en ayant la possibilité de profiter d'un meilleur accès aux services et qui, en réalité, sont beaucoup mieux équipés pour pouvoir survivre dans un environnement déréglementé.

It is true, Mr. Chairman, that in theory, open competition in the transportation sector, or in any sector, will lead to more efficient services at lower costs. Unfortunately, theory and practice are often at odds. My concern is with the practical effects of the new deregulation in transportation on this province.

Mes craintes tiennent toujours. Je parcours rapidement mon mémoire, monsieur le président. Sur le plan du transport ferroviaire, je crains toujours l'incidence des contrats confidentiels, de l'usage commun des voies et de l'abandon de certaines lignes ou de certains tronçons.

J'admets que la formule des contrats confidentiels peut-être très souhaitable pour les gros expéditeurs des marchés du centre du Canada et de certains autres marchés, mais je crains fort que, pour les petits expéditeurs desservis par un seul transporteur, cette formule n'aboutisse à faire payer davantage ces gens pour obtenir des services parce que l'on accepte de subventionner la concurrence dans d'autres régions du Canada.

Je ne peux concevoir que l'usage commun des voies puisse apaiser cette inquiétude; cela ne vaut tout simplement pas dans notre situation. Au Nouveau-Brunswick, il n'y a que Saint-Jean qui soit desservie par deux transporteurs ferroviaires, et je ne vois pas comment deux exploitants sur courte distance

[Texte]

getting involved in a private capacity in many of our other rail line areas.

In terms of rail line abandonment, Mr. Chairman, we have approximately 50% low density traffic rail lines. My view is that if this deregulation goes ahead with these provisions, we will in fact be giving *carte blanche* to CN and CP to shed rails such as a snake sheds skin, and we will see unprecedented shedding of rail throughout these Maritime provinces, again increasing pressure on other transportation sectors.

Moving to what is perhaps the most fundamental point of the brief, I maintain now, as I maintained two years ago, that we have unique needs in this area of Canada, as in fact some other areas of Canada have, and that we must have a provision in this act by which regional development objectives take precedence over commercial viability.

Monsieur le président, ce point fondamental fait l'objet de l'entente des partisans dans toutes les régions des provinces Maritimes. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-18 n'offre pas cette assurance. Il n'est pas acceptable aux gens des Maritimes, il n'est pas acceptable aux Néo-Brunswickois.

When we entered this confederation, it was an implicit and explicit term of confederation, later discussed at length in various other acts of Parliament, that in fact commercial viability would not be the altar upon which nation building would be sacrificed. That was a premise. That was a condition precedent, and that should not be violated today with this kind of legislation that would in fact open the doors to *carte blanche* competition across the country, on many occasions sacrificing regional development objectives.

• 0950

I support very strongly an amendment to this legislation that would give precedence to regional development objectives.

On another subject, I want to turn to the subject of the CN shops in Moncton because that is a major concern transportation-wise in the Province of New Brunswick. And I think it is fair to say, Mr. Chairman, that it has left a sour taste in our mouths and made it very difficult for New Brunswickers and Maritimers to try to look through the veil and see the beneficial effects of deregulation.

We have seen that economic self-sufficiency, as a court of final appeal, could have the impact of losing many jobs in this community. My view is that the CN decision to close the shops in Moncton should be reversed. We have been misrepresented, Mr. Chairman, with respect to this matter. We were told there would be no substantial lay-offs in Moncton. In this part of the country, we consider 1,000 jobs lost to be substantial. We consider the closing of those shops to be a monumental reduction in employment opportunities in Moncton.

[Traduction]

pourraient être intéressés à offrir des services privés dans bon nombre de nos autres régions.

Pour ce qui est de l'abandon de certaines lignes, monsieur le président, nous avons au Nouveau-Brunswick environ 50 p. 100 de nos lignes où le trafic ferroviaire est plutôt faible. Je suis d'avis que d'aller de l'avant avec la déréglementation, dans sa formulation actuelle, revient à donner carte blanche au CN et au CP pour se débarrasser de certaines voies, et cette réalité entraînera pour les Maritimes une diminution des services de transport ferroviaire comme jamais on en a vu, ce qui augmentera davantage la pression sur les autres modes de transport.

Cela m'amène maintenant à l'aspect que l'on peut peut-être considérer le plus important de mon mémoire. Je soutiens toujours aujourd'hui, comme je le soutenais d'ailleurs il y a deux ans, que nous avons au Nouveau-Brunswick, comme dans certaines autres régions du Canada, des besoins qui sont uniques et qu'il faut prévoir dans cette loi une disposition qui permettra de faire en sorte que les objectifs de développement régional prennent le pas sur la viabilité commerciale.

Mr. Chairman, there is bi-partisan agreement across the Maritimes on this fundamental point. In its present form, Bill C-18 does not offer this assurance. It is not acceptable to Maritimers. It is not acceptable to New Brunswickers.

Quand nous sommes entrés dans la Confédération, il était reconnu implicitement et explicitement que la viabilité commerciale ne serait pas l'autel sur lequel on sacrifierait l'édification de la nation. Ce principe a d'ailleurs été repris en détail dans diverses autres lois du Parlement. C'était une prémisses. C'était une condition préalable à laquelle il ne faudrait pas aujourd'hui déroger par ce genre de loi qui ouvrirait toute grande les portes à la concurrence dans tout le pays, bien souvent au détriment des objectifs de développement régional.

Je suis très favorable à un amendement qui accorderait la priorité à ces objectifs.

Je voudrais maintenant aborder la question des ateliers du CN à Moncton, car il s'agit là d'une préoccupation majeure sur le plan du transport dans la province du Nouveau-Brunswick. Je crois qu'il est juste de dire, monsieur le président, que toute cette histoire nous a énormément déçus et que les Néo-Brunswickois et les autres habitants des Maritimes éprouvent beaucoup de difficulté à entrevoir les effets bénéfiques de la déréglementation.

Nous savons maintenant qu'en bout de course, l'autonomie économique pourrait entraîner la perte de nombreux emplois. Je suis d'avis qu'il faudrait renverser la décision du CN de fermer ses ateliers de Moncton. On nous a trompés, monsieur le président. On nous avait dit qu'il n'y aurait pas beaucoup de mises à pied à Moncton. Mais dans notre région, 1,000 emplois, c'est beaucoup. La fermeture de ces ateliers représente pour nous une énorme réduction dans les possibilités d'emploi.

[Text]

We were also told, Mr. Chairman and members of the committee, that there would be re-industrialization in Moncton, New Brunswick. That was part of the public relations whitewash that took place at the time of this announcement. As of this stage, not another job has been created. There has been no re-industrialization of the Moncton shops in Moncton, and Moncton has suffered the entire impact of this loss of jobs without retaining any hope that other jobs will be provided in the future.

We ended up having CN use the unfortunate circumstances in which we were placed in Moncton to try and break a contract that national unions hold very dear. In my view, it was a deliberate effort to use the circumstances surrounding Moncton, the misery in which the workers found themselves, to apply pressure, to hold out that carrot and apply pressure knowing full well it would be virtually impossible for the national union movement to accept this premise for the re-industrialization, so-called, of the shops.

In view of these misrepresentations, Mr. Chairman, I feel it is fair and equitable to ask this committee to demand of the Parliament of Canada and the Minister of Transport to intervene and to reverse the decision to close the CN shops and reconsider the matter.

Moving briefly through the rest of the brief, airline deregulation, I share the concern that low-density marketplaces are going to suffer under the impact of deregulation. I do not see much comfort in either clause 85 or clause 67 that would give me that ironclad assurance that there would be financial assistance packages available and that there would be support systems so that our low-density markets would not be sacrificed. We view air service as being essential to our development, particularly in remote areas of New Brunswick.

Moving into trucking, I cannot help but be concerned that changing the test in entrance requirements will result in major shakedowns. I believe it has to be monitored very carefully to ensure that small carriers which have serviced small or rural captive shipper markets will not in fact go out of business and those captive markets suffer as a result. I think it is critically important that we monitor that situation very carefully.

Mr. Chairman, I would also make the point that before trucking deregulation takes place, the national safety code should be in existence, should be operative. We in New Brunswick know the effects of trucks on our highways. During the past two weeks alone there have been eight deaths associated with motor vehicle accidents involving tractor-trailers. That is not to suggest for a minute that it was the fault of the operators. In fact, the reverse may very well be the case. But the fact of the matter is we have a major increase in truck traffic, 38% between 1981 and 1985; 30% of accidents on the Trans-Canada Highway involve trucks. We have a situation in which our citizens are in peril because of the massive amount of truck traffic that is taking place, or the massive increase that has taken place on our highways.

[Translation]

On nous avait aussi dit, monsieur le président et membres du Comité, que l'on entreprendrait de réindustrialiser Moncton. Cette promesse faisait partie des efforts de relations publiques que l'on a déployés au moment de cette annonce. Jusqu'à présent, on n'a créé aucun nouvel emploi. La réindustrialisation des ateliers de Moncton n'a pas eu lieu, et Moncton a subi toutes les conséquences de cette perte d'emplois sans pouvoir espérer que d'autres emplois seront un jour créés.

Nous avons alors vu le CN profiter du malheur qui s'abat-tait sur Moncton pour tenter de briser une convention très chère aux syndicats nationaux. Selon moi, le CN a délibérément tenté de profiter de la situation et de la misère dans laquelle se trouvaient les travailleurs pour appliquer davantage de pression et faire miroiter cette possibilité, sachant fort bien qu'il était à toutes fins utiles impossible pour le mouvement des syndicats nationaux d'accepter cette promesse de soi-disant réindustrialisation des ateliers.

Cela dit, monsieur le président, je crois qu'il est juste et équitable de demander à votre Comité d'exiger du Parlement du Canada et du ministre des Transports qu'ils interviennent et qu'ils renversent la décision du CN et qu'ils reconsidèrent toute l'affaire.

Sur le plan de la déréglementation des services de transport aérien, je suis, moi aussi, d'avis qu'elle aura des conséquences néfastes pour les marchés à faible densité. Les articles 85 et 67 ne me rassurent pas tellement quant à la possibilité qu'il y ait de l'aide financière qui soit disponible, ainsi que des programmes de soutien, pour éviter que nos marchés à faible densité ne subissent les effets de la déréglementation. Nous considérons que les services de transport aérien sont essentiels à notre développement, et cela vaut particulièrement pour les régions éloignées du Nouveau-Brunswick.

Dans le domaine du camionnage, je crains fortement que modifier les exigences relatives à l'entrée sur le marché n'entraîne des bouleversements importants. Je crois qu'il faudra surveiller de très près l'application de ces mesures, pour veiller à ce que les petits transporteurs qui desservent de petits expéditeurs captifs ne soient pas dans l'obligation de fermer leurs portes et que ces derniers n'en souffrent pas. Je crois qu'il est d'une importance capitale que nous surveillions cette situation de très près.

Monsieur le président, avant d'entreprendre la déréglementation du camionnage, il faudrait que le code national de sécurité soit en vigueur. Au Nouveau-Brunswick, nous connaissons très bien les effets des camions sur nos routes. Au cours des deux dernières semaines seulement, il y a eu huit décès à la suite d'accidents impliquant des camions-remorques. Je n'en rejette pas le blâme sur les camionneurs. Ce pourrait même être le contraire. Mais ce qu'il importe de savoir, c'est que le nombre de camions qui circulent sur nos routes augmente de manière importante; il a crû de 38 p. 100 entre 1981 et 1985. En outre, 30 p. 100 des accidents qui surviennent sur la Transcanadienne impliquent des camions. Le très grand nombre de camions qui circulent sur nos routes, ou la très importante augmentation de ce nombre, met en danger la vie des Néo-Brunswickois.

[Texte]

[Traduction]

• 0955

We have in Fredericton, New Brunswick two trucks every minute going past this particular location. We have a massive amount of trucking, not only from New Brunswick but from the rest of the Maritime Provinces, and I would ask that the committee ensure that the National Safety Code be in existence before deregulation is proceeded with.

Finally, very dear to me is the question of highway strengthening and highway improvement in the province of New Brunswick.

C'est une question d'importance majeure pour notre province et toute la région de l'Atlantique, mais qui a reçu ici très peu d'attention. La Transcanadienne est l'artère commerciale qui relie notre région au reste du pays. Presque tous les véhicules à destination ou en provenance des quatre provinces Atlantiques circulent sur cette voie.

We are going to see, through deregulation involving trucking, an increase in trucking traffic. With the changes and the shedding of track that will be permitted, we are going to see further increase in truck traffic. We have now a Trans-Canada Highway that is little short of scandalous. We represent the major artery through which vehicles must travel to Newfoundland, Nova Scotia, and P.E.I., as well as New Brunswick—a massive amount of traffic on a highway that is deteriorating rapidly. Stretches of our highway are so circular and serpentine that it is impossible to pass for 30 or 40 miles. The end result is going to be more fatalities, more injuries, more inconvenience, and higher cost to shippers.

I would suggest that a National Transportation Act designed to try to liberate shippers should also have in place a mechanism to provide funding or assurances for a first-rate, high-quality highway transportation system, an all-weather system stretching across this province, so we can compete and find the markets that are so essential if we are to remain equal partners in this confederation.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenna, I want to thank you very much for highlighting a very comprehensive brief.

Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord de souhaiter la bienvenue au leader de l'Opposition libérale du Nouveau-Brunswick, M. McKenna, et de le remercier pour son intervention dans le dossier des

À Frédéricton, il y a deux camions qui passent sur la Transcanadienne à chaque minute. Il y a énormément de camions qui empruntent la Transcanadienne, et ces camions arrivent non seulement d'autres parties du Nouveau-Brunswick, mais aussi du reste des provinces maritimes, et je demanderais au Comité de veiller à ce que le Code national de sécurité soit en vigueur avant d'entreprendre la déréglementation.

Enfin, il y a une autre question qui me tient très à coeur: l'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick.

I would like to say a few words on a matter which is crucial to our province and to the entire Atlantic region, but that has been given very little attention here. The Trans-Canada Highway serves as the crucial artery linking this entire region with the rest of Canada. The vast majority of motor vehicles entering or exiting the Atlantic provinces must travel this section of highway.

La déréglementation du camionnage entraînera sûrement une augmentation du nombre de camions sur nos routes. Les modifications qui seront apportées et les services de transport ferroviaire que l'on permettra d'abandonner auront aussi pour conséquence d'augmenter d'autant plus la circulation. Il est à peine trop fort de dire que la Transcanadienne est dans un état pitoyable. Le tronçon néo-brunswickois de la Transcanadienne est la principale artère que doivent emprunter les véhicules pour se rendre à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi qu'au Nouveau-Brunswick. Cela signifie donc qu'un nombre extrêmement élevé de camions empruntent une autoroute qui se détériore à vue d'oeil. Certaines parties de notre autoroute sont si sinueuses qu'il est impossible de doubler un autre véhicule sur des distances de 30 à 40 milles. Si nous ne faisons rien pour remédier à ce problème, il est à craindre qu'il y ait davantage d'accidents mortels, de blessures et d'inconvénients, et que les coûts soient encore plus élevés pour les expéditeurs.

Selon moi, une loi nationale sur les transports par laquelle on entend avantager les expéditeurs devrait aussi renfermer un mécanisme de financement ou une garantie en fonction d'un système de transport routier de haute qualité, sûr en toute saison d'un bout à l'autre du Nouveau-Brunswick, afin de nous permettre d'être concurrentiels et de pénétrer des marchés qui nous sont si essentiels, si nous voulons demeurer des partenaires égaux dans le cadre de notre Confédération.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenna, je vous remercie d'avoir su si bien faire ressortir les principaux éléments d'un mémoire aussi complet.

Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

Allow me to begin by welcoming the Leader of the Official Opposition in New Brunswick, Mr. McKenna, and by thanking him for the active interest he took in the question of

[Text]

ateliers du CN. L'été dernier, M. McKenna est arrivé à pleine course pour appuyer notre demande.

J'aimerais profiter de l'occasion pour demander au président du Comité de nous expliquer, au cours de la journée, pourquoi le Comité des transports n'a pas siégé à Moncton l'été dernier comme on le lui avait demandé. Je ne veux pas vous mettre dans l'embarras, monsieur le président, mais je crois que nous avons droit à une réponse.

The Chairman: We are here today.

M. Robichaud: Nous arrivons ici aujourd'hui, après avoir perdu 800 emplois. Vous me dites de regarder . . .

The Chairman: Mr. Robichaud, let us examine the witness on his brief, which did raise the shops. This thing was debated. We had CN before us in Ottawa. You made your presentation. Mr. Cochrane made many presentations before CN in Ottawa. Your letter came to me during the summer when the committee was not meeting. There was no striking committee which meets to decide when committees meet. There are a variety of reasons.

Quite frankly, the time your letter came to me, again the same fundamental decision was made that the Premier himself talked about that CN had made a decision. You had a chance, as other members had a chance, to explore that decision with CN officials. We saw the people to "stop the shop", the shop people who came to Ottawa. They lobbied us all, the individual caucuses, and the message was there.

I quite agree with you that we did not physically come to Moncton during the summer, and perhaps as a PR exercise that might have been a very interesting thing. I quite frankly think it would have raised false hopes because the decision of the CN shops was not a decision of this committee. It was a decision of the Government of Canada, the Minister of Transport, basically. Well, it was not a decision of them, but it was a decision of CN and the Minister of Transport decided not to intervene and said he could not intervene.

So the responsibility of this committee on the CN shops is very limited. It is what pressure we can bring on the Government of Canada or CN.

M. Robichaud: Justement, si le Comité avait choisi de venir écouter les travailleurs des ateliers du CN de Moncton à ce moment-là, peut-être que vous, le chef de l'Opposition et moi aurions pu exercer suffisamment de pressions sur le ministre pour qu'il réagisse et dise au CN de retarder cette décision de fermer les ateliers. Mais les gens de Moncton n'ont pas eu de forum pour s'exprimer, pour transmettre leur message au gouvernement. Ils ne l'ont fait que par mon intermédiaire et par celui de quelques autres députés. Nous avons fait à la Chambre des communes une intervention qui n'était pas propre à la situation qui existait à Moncton.

[Translation]

the CN shops. Last summer, Mr. McKenna ran to our side to support our request.

By the same occasion, I would like to ask the Chairman of the Committee on Transport why the committee did not agree to our request, last summer, that a hearing be held in Moncton. I do not want to put you on the spot, Mr. Chairman, but I do believe we are entitled to an answer.

Le président: Nous sommes ici aujourd'hui.

Mr. Robichaud: We are here today, but 800 jobs have been lost. You suggest I consider . . .

Le président: Monsieur Robichaud, contentons-nous donc d'interroger le témoin sur son mémoire, dans lequel il a soulevé la question des ateliers. Cette question a déjà été réglée. Vous vous souviendrez que les représentants du CN sont venus nous rencontrer à Ottawa. Vous avez dit ce que vous aviez à dire à l'époque. M. Cochrane a demandé toutes les justifications possibles au CN à Ottawa. J'ai reçu votre lettre pendant l'été, quand le Comité ne siégeait pas. Il n'y avait alors aucun comité directeur pour décider quand les comités allaient siéger. Il y a toute une foule de raisons à cela.

Pour tout vous dire, quand j'ai reçu votre lettre, la décision avait déjà été prise, ce qu'a d'ailleurs confirmé le Premier ministre. Vous avez eu l'occasion, comme bien d'autres députés, de discuter de cette décision avec les représentants du CN. Nous avons aussi rencontré les représentants des travailleurs de l'atelier ici-même, à Ottawa. Il nous ont tous fait valoir leur cause, un à un, et le message était clair.

Je reconnais que nous ne sommes pas allés à Moncton pendant l'été, et je reconnais aussi que cela aurait pu être un exercice très intéressant sur le plan des relations publiques. Mais je crois que notre visite à Moncton aurait fait naître de faux espoirs, parce que la décision de fermer les ateliers du CN n'était pas du ressort du présent comité. C'était une décision qui appartenait au gouvernement du Canada, au ministre des Transports, plus précisément. Pour être précis, c'était une décision qui appartenait au CN, et le ministre des Transports a décidé de ne pas intervenir en déclarant qu'il ne pouvait pas intervenir.

La responsabilité de ce comité, à l'égard de la fermeture des ateliers du CN, est donc très limitée. Tout ce que nous pouvons faire, c'est exercer des pressions sur le gouvernement du Canada ou le CN.

Mr. Robichaud: That is my point. If the committee had come to Moncton to hear out the CN shop workers at the time, perhaps the Leader of the Opposition and myself might have been able to put enough pressure on the minister to get him to react and to advise CN to postpone its decision to close down the shops. But the people of Moncton were not given the opportunity to transmit their message to the government. Their only option was to do so through me and a few other MPs. We intervened on their behalf in the House, but could not as aptly describe the situation that existed in Moncton.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le Comité fédéral des transports n'est pas un forum pour faire de la petite politique. Je suis très conscient du problème, mais . . .

M. Robichaud: Monsieur le président, je m'oppose à ce que M. Gray vient de dire.

Le président: Attendez un moment.

Mr. Benjamin: It is not a point of order.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Nous sommes ici pour écouter les témoins. Nous n'avons pas le mandat d'étudier chaque problème de chaque province du pays. Posons des questions aux témoins qui sont devant nous, et nous ferons ensuite de la petite politique.

M. Robichaud: Monsieur le président, dit-il que c'est de la petite politique parce que nous sommes à Moncton? Ce n'est pas de la petite politique. Nulle part au Canada . . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Robichaud . . .

M. Robichaud: De cette façon, on va perdre 1,000 emplois.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): À Campbellton, quand on a perdu des emplois qui ont été transférés à Moncton, vous n'en avez jamais parlé.

The Chairman: The point of the matter is we are in Moncton today. We knew we were going to hear from the CN shops in a proper way. While it is not directly relevant to the bill, we are hearing about it. We had a presentation from the Premier. We have a presentation from the Leader of the Opposition and Mr. Robichaud. It is because the thing can get so politicized, which does not help the issue in Moncton, that is being negative to even hearing witnesses today.

A decision was made by CN. The Minister of Transport did not intervene, and said that under the act he could not intervene, or whatever. That is what he said.

Mr. Benjamin: He said he would not.

The Chairman: If there was total unified effort . . . To come here in the summertime after decisions had been made would have been, to me, raising false hopes for the people of Moncton who have had enough false hopes and who have had been led down too many garden paths where there were no roses, just thorns; and frankly, it was the summertime.

But we certainly made a deliberate decision to come here today, although we could have gone to Fredericton, we could have gone to Charlottetown. We knew we would hear the issue. And if there is anything that can be done after hearing the issue today, we will go back and exert what pressure we can. But we are certainly not going to be in a very good

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'en appelle au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The federal committee on transport is not a forum for petty politics. I am very aware of the problem, but . . .

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I object to what Mr. Gray has just said.

The Chairman: Wait a moment.

M. Benjamin: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We are here today to listen to the witnesses. We were not given the mandate to study each and every problem that each province has to face. Let us begin by putting our questions to the witnesses that are here before us; we can deal with petty politics afterwards.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, is he saying this because we are in Moncton? This matter is not petty at all. Nowhere else in Canada . . .

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Robichaud . . .

Mr. Robichaud: The way things are going, 1,000 jobs will be lost.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In Campbellton, when we lost the jobs that were transferred to Moncton, you never said a word.

Le président: Mais l'important, c'est que nous sommes aujourd'hui à Moncton. Nous savions fort bien que nous avions à entendre parler des ateliers du CN. Malgré que ce ne soit pas directement pertinent au projet de loi, c'est exactement ce qui se produit. Le Premier ministre en a parlé, ainsi que le leader de l'opposition et M. Robichaud. S'il est si difficile d'entendre les témoins que nous recevons aujourd'hui, c'est que cette question peut facilement prendre l'allure d'un débat politique, ce qui n'aide en rien la cause de Moncton.

Le CN a pris sa décision. Le ministre des Transports n'est pas intervenu et a déclaré qu'en vertu de la loi, il ne pouvait pas intervenir. C'est ce qu'il a dit.

M. Benjamin: Il a dit qu'il n'interviendrait pas.

Le président: Selon moi, si nous étions venus à Moncton, alors que la décision avait déjà été prise, nous aurions suscité de faux espoirs chez les travailleurs de Moncton qui s'étaient déjà suffisamment fait endormir par bien des belles promesses, et il ne faut pas oublier non plus que c'était l'été.

Mais notre décision de venir tenir séance ici aujourd'hui à Moncton, était bel et bien délibérée. Nous aurions très bien pu décider d'aller à Frédéricton ou à Charlottetown. Nous savions fort bien que la question viendrait sur le tapis. Ceci dit, s'il subsiste encore quelque lueur d'espoir, nous reviendrons à la

[Text]

position to exercise pressure in a proper way if we are going to have a dog fight around the table and each one tries to score political points.

I am an easterner; I am an Atlantic Canadian, and I do not like the gosh darn decision of the CN shops. I think it was a very negative decision, but I am only speaking as an individual member. But I can tell you this, I am also a politician, and I am not going to get into a situation in a public forum where the Minister of Transport, who in effect is my boss, is going to get crucified.

Mr. Ouellet: Your boss? Now we know why we will not come here this summer!

The Chairman: My boss politically. He happens to be the Minister of Transport.

Mr. Ouellet: That is the problem.

The Chairman: I am talking very generically in the sense of John Crosbie is a very definite individual who is certainly one of the political Ministers of Atlantic Canada, and in that sense I happen to be on the same side. But I must say, he is not the boss of this committee.

Mr. Ouellet: He is giving you orders.

The Chairman: No, he is not giving me orders at all, and anyone who knows me knows that is not the case. And frankly, Mr. Ouellet and Mr. Robichaud, if Mr. Crosbie had been giving orders we would not be sitting in Moncton today.

Mr. Ouellet: No, because the shop would be open. He had the authority to do it, and he failed to do it. He is the responsible person for all these lay-offs.

The Chairman: I am glad the people of Moncton are here to watch this, because that is exactly the type of criss-cross and cross-current that does not help in a unified approach to resolve or try to resolve a fundamental problem that impinges on the life of this community. And I can tell you that when politicians are trying to make politics out of it there is no hope of getting any resolution of the thing. Members have basically been responsible on this issue in this committee, but we now have this little discussion going on here.

Mr. Taylor: Let us hear the witness.

• 1005

The Chairman: I must say we have had an interesting ventilation of frustrations; and it is a frustrating thing, because the thing has not been resolved to the satisfaction of any of us around this table.

Mr. Robichaud, I have answered your question. I thought you put it to me, and you are a very conscientious member and an active member of this committee. I am not hiding behind anything. I did not know you were going to ask me that question today, but I gave you my answer, right from the top of my head. There is no intent to deceive or try to play tricks. I got your letter. It was in the summer. Decisions have been made that are not the responsibility of this committee, even

[Translation]

charge. Mais nous aurons bien de la difficulté à le faire si nous continuons ainsi à tirer la couverture chacun de notre côté.

Je viens de l'est du Canada. Je suis un Canadien de l'Atlantique, et je n'apprécie pas non plus cette décision du CN. Je la considère comme très négative, mais c'est une opinion personnelle. Mais je peux toutefois vous dire que je suis aussi un politicien, et que je n'ai pas du tout l'intention de participer à une discussion publique où on a l'intention de passer à tabac le ministre des Transports qui, à toutes fins pratiques, est mon patron.

M. Ouellet: Votre patron? Voilà pourquoi nous ne sommes jamais venus à Moncton au cours de l'été!

Le président: Le ministre est mon patron sur le plan politique. Il est le ministre des Transports, après tout.

M. Ouellet: C'est justement là le problème.

Le président: Je parle de façon générale, en ce sens que John Crosbie fait partie des ministres qui défendent les intérêts de la région de l'Atlantique, cela ne fait aucun doute, et ceci dit, il se trouve que je partage son point de vue. Mais je dois préciser qu'il n'est pas le patron de ce comité.

M. Ouellet: Il vous donne des ordres.

Le président: Non, absolument pas. Et tous ceux qui me connaissent le savent très bien. Et pour être franc, monsieur Ouellet et monsieur Robichaud, si c'était le cas, nous ne serions pas à Moncton aujourd'hui.

M. Ouellet: Non, parce que les ateliers seraient encore ouverts. Il avait le pouvoir d'intervenir, et il ne l'a pas fait. C'est lui le grand responsable de toutes ces mises à pied.

Le président: Je suis heureux que les gens de Moncton soient ici pour assister à cet échange, parce que c'est exactement ce genre de comportement négatif qui n'aide en rien à résoudre un problème fondamental qui affecte cette collectivité. Et je peux vous dire que lorsque des politiciens veulent en faire un débat politique, il n'y a aucun espoir d'arriver à une solution. Les membres de notre comité ont agi comme ils le devaient à cet égard, mais cette petite discussion laisse un peu à désirer.

M. Taylor: Revenons-en donc à notre témoin.

Le président: Je dois dire que cette petite incartade nous a permis de nous libérer de bien des frustrations; car c'est en effet frustrant, parce que la solution retenue n'a fait l'affaire d'aucun de nous ici présent.

Monsieur Robichaud, j'ai répondu à votre question. Vous êtes un député très consciencieux en même temps qu'un membre actif de ce comité. Je ne cherche pas de faux-fuyants. Je ne savais pas que vous alliez me poser cette question aujourd'hui, mais je vous ai répondu du mieux que j'ai pu. Je n'ai nullement l'intention de me défilier. J'ai bel et bien reçu votre lettre. C'était l'été dernier. Des décisions qui ne relevaient pas de notre comité avaient été prises, malgré qu'il ne fait aucun doute qu'elles ne faisaient l'affaire d'aucun d'entre

[Texte]

though this committee undoubtedly did not like them. Perhaps the committee could have come up with a resolution.

Mr. Robichaud: Yes, we could have.

The Chairman: And then we had the thing going on right at the time when the negotiations with CGE and the unions and the CN... I think we could have been even more of an impediment, intervening at that time. I do not know. Anyway, here we are.

Do you have another question?

M. Robichaud: Certainement, monsieur le président. Mais je dois répéter que je m'oppose à ce qu'on dise que l'on fait de la petite politique. Il n'y a jamais eu de petite politique dans le cas ateliers de Moncton. J'aimerais bien que M. Gray se rétracte.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Robichaud, je vous assure que je ne croyais pas que le Comité avait pour mandat de régler tous les problèmes.

M. Robichaud: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Vous avez dit qu'on faisait de la petite politique, et il n'y a pas eu de petite politique ici.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est vous qui l'avez dit.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, could we hear the witness? That is what we came here for. We can do this other thing on our own time.

M. Robichaud: Monsieur le président, j'aimerais revenir à notre témoin. Monsieur McKenna, pardonnez-moi cette sortie. Vous dites que si on ne modifie pas les projets de loi C-18 et C-19, ils seront au désavantage des régions éloignées telles que celle de l'Atlantique. Je crois que vous dites aussi dans vos remarques que ces projets de loi vont peut-être éliminer les sociétés de la Couronne telles qu'on les connaît. Par exemple, le CN et Air Canada avaient pour mandat de desservir adéquatement toutes les régions du Canada, mais ce ne sera plus possible parce qu'elles devront être viables financièrement. Est-ce bien ce que vous dites?

M. McKenna: Oui, c'est cela, monsieur le président. Ce sont nos craintes. Je crois que c'est un problème très sérieux pour les provinces Maritimes. Nos régions sont très petites sur le plan national et il est essentiel que ces communautés puissent continuer à bénéficier des mêmes services.

Mr. Chairman and hon. member, my fear very simply is that without safeguards in this proposed legislation, the result of deregulation will be that the rich get richer, the large get larger, the poor get poorer, and the small get smaller. Regretfully, we live in a part of Canada that is disadvantaged. We do not want that to be the case, and we most certainly do not want to be supplicants at the federal table forever. We want to take our rightful place. But we recognize that our geographical disadvantage is a major impediment to sharing major Canadian markets. For that reason, what we need is measures which will expedite and open new markets, which will improve market access, which will improve our transportation systems,

[Traduction]

nous. Le Comité aurait peut-être pu arriver à une solution plus acceptable.

M. Robichaud: Oui, en effet.

Le président: Tout est arrivé en même temps. Les négociations entre la CGÉ et les syndicats, et le CN... Je crois que nous aurions pu davantage nuire qu'autre chose si nous étions intervenu à ce moment-là. Je ne sais pas. Quoi qu'il en soit, nous sommes aujourd'hui à Moncton.

Avez-vous une autre question?

Mr. Robichaud: I certainly do, Mr. Chairman. But I must first repeat that I object to the suggestion that petty politics are involved. Petty politics were never involved in the question of the Moncton shops. I would ask Mr. Gray to retract his statement.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Robichaud, I assure you that I really did believe the committee did not have the mandate to solve each and every problem.

Mr. Robichaud: That is not what I mean. You said you were indulging in petty politics and that just simply is not the case.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You are the one that said it.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

M. Taylor: Monsieur le président, pourrions-nous entendre notre témoin? C'est la raison de notre présence. Nous pourrions poursuivre cette petite discussion plus tard.

Mr. Robichaud: Mr. McKenna, I hope you will forgive my outburst. You say that if Bills C-18 and C-19 are not amended, they will be detrimental to remote areas such as the Atlantic regions. I think you also said in your presentation that these bills might eliminate Crown corporations as we know them today. For example, CN and Air Canada had been given the mandate to provide adequate services throughout all of Canada, but this will no longer be feasible because both will now have to be economically viable. Did I understand you correctly?

Mr. McKenna: Yes, you did. These are my concerns. This is a very serious problem that the Maritime provinces must face. Our regions are very small when compared to the whole of the country, and it is essential that the same services be maintained in these communities.

Monsieur le président et honorables députés, ma crainte est que si les projets de loi ne renferment pas certaines mesures de protection, la déréglementation aura pour effet que les riches deviendront encore plus riches, que les grosses sociétés deviendront encore plus grosses, que les pauvres s'appauvriront davantage, et que les petits entrepreneurs s'amenuiseront encore. Malheureusement, nous habitons dans une région du Canada qui est désavantagée. Mais nous voudrions changer cette situation, et nous ne voulons surtout pas devoir constamment supplier le fédéral de nous sortir du pétrin. Nous voulons occuper la place qui nous revient de plein droit. Mais nous reconnaissons que notre situation géographique est un

[Text]

which will protect our smaller communities and our disadvantaged areas; and measures which imperil such a system or imperil such communities or imperil such extremities will be very counter-productive to the Atlantic economy.

• 1010

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKenna, I find a great similarity in your submission today to the one you gave us in 1985, and I do not blame you because you and others like you who made similar submissions in Atlantic Canada just were not listened to; it is obvious from the way the legislation reads. But there seems to be multipartisan agreement in Atlantic Canada about this legislation, which is highly unusual in this country.

Mr. McKenna: Yes, we do not like doing that very often.

Mr. Benjamin: No.

Mr. Angus: But when threatened—

Mr. Benjamin: And I think the opening discussion between the chairman and Mr. Robichaud and Mr. Gray was entirely in order, if incoherent, because we are discussing a national transportation act which contains within it national transportation policy. What New Brunswick and the Atlantic provinces are going through right now—and I might say to a large extent in the prairies as well—is as a result of a transportation policy decision made and ordered and implemented, starting in 1975 with Mr. Lang, with user pay. Then, in 1977 Canadian National and Air Canada were told that they had to be commercially viable, they had to make a profit, they were entirely on their own, and so they do not function any differently than any private company. That policy has been continued under the present administration. Nothing has changed, unless you could say it got worse, which tells you something about the fundamental wrong-headedness of that kind of policy and what deregulation leads to.

I want to ask you, Mr. McKenna, if you think there should be something in the legislation . . . I appreciate and agree with your recommendation that we have the national safety code for trucks and the inspection service and everything in place before we implement this Bill C-19. But would you agree that the same thing should apply in terms of other safety codes, a railway safety act, an air safety act, with the appropriate inspection services and boards and so forth to implement them,

[Translation]

empêchement majeur dans le partage des grands marchés canadiens. C'est pourquoi nous avons besoin de mesures qui nous permettront de pénétrer de nouveaux marchés, qui nous en faciliteront l'accès, qui permettront d'améliorer nos réseaux de transport, qui protégeront nos petites collectivités et nos régions désavantagées; et toute mesure qui menace ce système ou ces collectivités sera très néfaste à l'économie de la région de l'Atlantique.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur McKenna, le mémoire que vous avez présenté aujourd'hui ressemble beaucoup à celui que vous nous aviez remis en 1985, mais je ne vous blâme pas, parce que vous et d'autres comme vous qui avez présenté des mémoires semblables dans les provinces de l'Atlantique n'avez tout simplement pas été écoutés. Le libellé du projet de loi en est l'exemple le plus évident. Cependant, on constate que les représentants de la région de l'Atlantique ne semblent pas faire l'unanimité au sujet de ce projet de loi, ce qui est assez inhabituel dans notre pays.

M. McKenna: C'est exact, et nous n'aimons pas le faire très souvent.

M. Benjamin: Non.

M. Angus: Mais lorsqu'on est menacé . . .

M. Benjamin: Selon moi, l'échange préliminaire entre le président et M. Robichaud et M. Gray était totalement approprié, quoique incohérent, étant donné que nous discutons d'une Loi nationale sur les transports qui renferme une politique nationale sur les transports. La situation que doivent subir à l'heure actuelle le Nouveau-Brunswick et les provinces de l'Atlantique—et je pourrais aussi ajouter, dans une large mesure, les provinces des Prairies—résulte d'une décision de principe prise et appliquée, à partir de 1975 avec M. Lang, aux frais des utilisateurs. Puis, en 1977, on annonça que le Canadien National et Air Canada devaient rentabiliser leurs activités et réaliser un profit, qu'elles étaient entièrement laissées à elles-mêmes et qu'elles devaient fonctionner tout comme une autre entreprise privée. L'administration actuelle applique encore cette politique. Rien n'a changé, sinon que la situation s'est aggravée, ce qui vous dit quelque chose au sujet de la mauvaise orientation de ce genre de politique et des conséquences de la déréglementation.

Monsieur McKenna, croyez-vous qu'on devrait inclure quelque chose dans le projet de loi . . . Je suis d'accord lorsque vous recommandez de mettre en place le code canadien de sécurité pour les camions, ainsi que le service d'inspection et tout le reste, avant d'adopter le projet de loi C-19. Ne croyez-vous pas que la même chose devrait s'appliquer dans tous les modes de transport en ce qui touche les autres codes de sécurité, une loi sur la sécurité ferroviaire, une loi sur la

[Texte]

that it really should apply to all modes of transportation, do you not think?

Mr. McKenna: The one I am most familiar with is the national safety code, which would cover surface transportation on the highways. I cannot speak to the question of whether, as a condition precedent, safety codes should be in place for airline deregulation or for rail transportation, because I am not familiar with the current codes or the deficiencies, if such exist. So it would be very presumptuous of me to agree to your submission.

Mr. Benjamin: You speak in principle of what should be done in the case of the trucking industry. I presume you would apply the same principle to the other modes as well, would you not?

Mr. McKenna: There can be no doubt that any form of deregulation has to be accompanied by safeguards. There has to be absolute assurance that passenger safety is not compromised on the altar of economic viability, and certainly one cannot help but feel apprehensive as a result of the American experience. Unfortunately, like all experiences, different statisticians interpret the empirical evidence in different ways, but there certainly is a body of evidence somewhat compelling that there have been substantial increases in accidents, in safety infractions since the advent of deregulation, certainly in the case of airline deregulation, that would appear to be demonstrable.

In the case of trucking deregulation, it is demonstrable. Also in the case of rail deregulation. Whether one can attribute that solely to the effect of deregulation or to increases in traffic or to other factors such as obsolescence of rolling stock, I do not know. But I do know that as a condition precedent, yes, there must absolutely be safety standards established, maintained and carefully scrutinized so that the consumer is never compromised.

• 1015

Mr. Benjamin: Thank you. We have been told repeatedly about the disruptions and distortions, dislocations in employment in the transportation sector as a result of deregulation. All these things occur as a result of mergers and take-overs and affiliations and so forth.

Should we have something in the legislation that would require that, in the event of mergers, take-overs, or the affiliations that are going on, for example, between a major national air carrier and local carriers, things such as job security, transition payments, successor rights, seniority and pension rights, and what not, have to be mutually agreed upon and settled before such a merger, take-over, or affiliation is approved?

Mr. McKenna: What happened at the CN shops is graphic evidence of the potential loss of jobs that can be associated with applying a test blindly and without human compassion. For that reason, yes, I believe we always have to be concerned about job loss or job displacement.

[Traduction]

sécurité aérienne, ainsi que les services d'inspection appropriés et les organismes, et ainsi de suite?

M. McKenna: Le code canadien de sécurité touche les transports de surface sur les routes, et c'est celui que je connais le mieux. Je ne saurais dire si, comme condition préalable, il faudrait mettre en place des codes de sécurité pour la déréglementation des lignes aériennes ou pour le transport ferroviaire, car je ne connais pas assez les codes actuels ou leurs lacunes, s'il y en a. Il serait donc très présomptueux de ma part de répondre à votre question par l'affirmative.

M. Benjamin: Vous parlez de ce qui devrait être fait en principe dans l'industrie du camionnage. Je suppose que vous appliqueriez le même principe aux autres modes, n'est-ce pas?

M. McKenna: Il est indéniable que toute forme de déréglementation doit être assortie de mesures de prévention. On doit être absolument convaincu que la sécurité des passagers ne sera pas immolée sur l'autel de la rentabilité économique, et il est assurément bien difficile de ne pas avoir une appréhension de l'expérience aux États-Unis. Malheureusement, comme pour toutes les expériences, les statisticiens interprètent les données empiriques chacun à leur manière, mais il doit certainement y avoir des données plus rigoureuses qui pourraient démontrer que la déréglementation, plus particulièrement dans le cas des lignes aériennes, a entraîné une hausse marquée du nombre d'accidents et d'infractions à la sécurité.

On peut le prouver dans le cas de la déréglementation du camionnage et du transport par chemin de fer. Je ne sais pas si la situation peut uniquement être attribuable à l'effet de la déréglementation ou à une hausse de la circulation, ou à d'autres facteurs, comme l'obsolescence du matériel roulant. Mais je sais cependant qu'il est absolument nécessaire, comme condition préalable, d'établir des normes de sécurité, de les tenir à jour et de les examiner minutieusement, afin de ne jamais mettre en jeu la sécurité du consommateur.

M. Benjamin: Merci. On nous a signalé à maintes reprises les bouleversements, dérangements et déplacements qui s'étaient produits au niveau de l'emploi dans le secteur des transports à cause de la déréglementation. Tout cela se produit à la suite de fusions, de prises de contrôle et d'affiliations, et ainsi de suite.

En cas de fusions, de prises de contrôle ou d'affiliations, par exemple, entre un grand transporteur aérien national et des transporteurs locaux, le projet de loi devrait-il prévoir que la sécurité d'emploi, les paiements de transition, les droits du successeur, les droits d'ancienneté et à la pension, et quoi d'autre, doivent être négociés et acceptés mutuellement avant que ne soit approuvée une fusion, une prise de contrôle ou une affiliation?

M. McKenna: Les événements qui se sont produits aux ateliers du CN illustrent les pertes d'emplois qui peuvent survenir lorsqu'on applique aveuglément un essai sans aucune compassion humaine. Pour cette raison, je crois qu'on doit toujours redouter les pertes et déplacements d'emplois.

[Text]

By inserting a new clause, that clause containing provisions to the effect that regional development concerns will take precedence over commercial viability, as an Atlantic Canadian that would satisfy me, and I would feel that employment opportunities would form part of that test. But as a Canadian I cannot help but register some apprehension, again looking to the American experience with trucking deregulation. I believe that from about 1982 to 1985 there was a loss of over 350 companies and some 165,000 jobs.

The Hickling-Johnston study done in the early 1980s on maritime freight rate subsidies indicated that any major interference with that subsidy would result in the loss of thousands and thousands of jobs to eastern Canadians, and I believe the answer is that we have to be constantly vigilant to preserve jobs, that whatever legislation is enacted has to have periodic reviews and periodic scrutiny to ensure that the country is a net beneficiary rather than a net loser.

I think it is important that review mechanisms even more severe than those in the legislation be included for that very reason.

Mr. Benjamin: We noticed that Ontario is now planning to allow tractors to pull three trailers instead of two. You would be meeting and passing trains on the highway. What kind of pressures will that put on other provinces, or will it put pressures on them?

Mr. McKenna: It will not put pressure on New Brunswick because our roads are not straight enough for three trailers to be pulled at the same time.

Mr. Benjamin: We noticed that when the airlines bring in their seat sales and discount fares and so forth the advertisements list 8 or 10 or 12 locations in Canada. Would you think it would be useful to have in the legislation a requirement that in the setting of fares, whether they are regular or discount or whatever, those must be available at every place an airline or its affiliate serves, not just certain locations—that we will not discriminate against people because of where they happen to live?

Mr. McKenna: Yes, I believe there should be very clear, well-defined protection for low-density routing and, yes, I am very concerned and have expressed that concern before about deep-discount fares, or fare wars, as they are called. The fact that the consumer may receive better prices sounds like an incongruous thing for a politician to be concerned about.

• 1020

But one always has to look beyond the veil. And when you pierce the veil, you find that deep discounting, that kind of predatory pricing, of forcing carriers out, of rationalizing an industry resulting in smaller numbers, duopolies or monopolies, resulting in massive increases in fares in a monopoly or duopoly situation, so that the short-term benefit does not outweigh the long-term loss.

Secondly, one has to be concerned about deep-discount pricing, because it puts such pressure on surface transportation

[Translation]

L'insertion d'une nouvelle disposition dans le projet de loi qui accorderait au développement régional la priorité sur la viabilité commerciale me ferait plaisir en tant que Canadien résidant dans la région de l'Atlantique, et j'aurais l'impression que cet essai tiendrait compte des possibilités d'emplois. Mais, en tant que Canadien, je ne peux cacher que la déréglementation du camionnage aux États-Unis suscite chez moi une certaine appréhension. Entre 1982 et 1985, plus de 350 entreprises ont fermé leurs portes et quelque 165,000 emplois ont été perdus.

L'étude Hickling-Johnston, effectuée au début des années 80 sur le subventionnement du trafic maritime, a révélé que toute interruption notable de cette subvention ferait perdre des milliers et des milliers d'emplois dans l'Est du Canada; pour cette raison, il nous faudra exercer une vigilance constante pour préserver nos emplois, et nous devons veiller à ce que toutes les lois qui seront adoptées feront l'objet d'un examen et d'une vérification périodiques afin que notre pays affiche un gain net plutôt qu'une perte nette.

Selon moi, il est important, justement pour cette raison, d'élaborer des mécanismes d'examen encore plus rigoureux que ceux qui figurent dans le projet de loi.

M. Benjamin: Nous avons remarqué que l'Ontario songeait à autoriser les tracteurs routiers à tirer trois remorques au lieu de deux. Vous rencontrerez des trains sur votre passage. Quel genre de pressions cette décision exercera-t-elle sur les autres provinces, le cas échéant?

M. McKenna: Cette décision n'aura aucun effet au Nouveau-Brunswick, parce que nos routes ne sont pas assez droites pour accepter des convois de trois remorques.

M. Benjamin: Lorsque les compagnies aériennes annoncent leurs ventes de sièges et leurs rabais, leur publicité se limite à 8, 10 ou 12 villes au Canada. Pensez-vous qu'il serait utile d'obliger, dans la loi, les compagnies à établir les mêmes prix, réguliers ou réduits, pour toutes les localités qu'elles-mêmes ou leurs compagnies affiliées desservent, et non pas seulement pour certaines villes, afin de ne pas faire de discrimination?

M. McKenna: Oui, je crois qu'on devrait protéger de façon claire et précise les itinéraires faiblement achalandés. En outre, les réductions abusives de prix, ou guerres des prix, comme on les appelle, me préoccupent énormément. Il peut paraître absurde qu'un homme politique critique les prix de faveur dont pourraient tirer profit les consommateurs.

Mais on doit toujours regarder ce qui se cache derrière le voile. On constate alors que ces réductions abusives de prix, l'élimination forcée des transporteurs et la rationalisation de l'industrie débouchent sur un duopole ou un monopole, entraînant une hausse massive des prix, ce qui fait que l'avantage à court terme ne l'emporte pas sur la perte à long terme.

En deuxième lieu, il faut redouter la réduction abusive des prix, car la pression qu'elle exerce sur les transports de surface,

[Texte]

that in fact surface transportation, bus and rail, can no longer remain competitive. As a result of that, we are seeing across this nation of ours decreasing bus traffic, for example; routes going out of existence. That of course takes away the competition with the very airline that is deep-discounting, allows it to let the prices float back up again, and removes for passengers a valuable and integral part of a transportation system.

The third part of it is that I cannot help but be concerned that deep-discounting is most advantageous to carriers on highly travelled routes in the central Canadian corridor but does very little for the extremities of Canadian communities.

For that reason, Mr. Benjamin, yes, your concern is well noted, and it is shared by me.

Mr. Cochrane: Thank you for your presentation this morning, Mr. McKenna.

First of all, I will make a statement on some of the discussion that has taken place. I do not think anyone around this committee or in this community denies that the Government of Canada chose not to intervene in the decision by CN, and we are left, obviously, with the results of that, and ultimately will be judged on that basis. Nonetheless, you have offered a suggestion as a solution in your presentation; not particularly innovative, and not new, but nonetheless a solution. I think that is the kind of thing we are all seeking, and I appreciate that particular aspect of it. We will solve a lot more that way than by shouting or by faulting the processes that go with that.

One other comment no one else has made in your brief is I think it is the only presentation that has adopted a position on the handicapped and the transportation industry; and that is refreshing to see. It is the only one in eastern Canada that has made reference to that: not a solution, but at least drawing our attention to the problem. I can assure you we had an excellent presentation from Mr. Latham, in western Canada, who is on an advisory group for the Minister. Certainly in that regard the committee is looking at what we can do to the bills to make sure we do make some provisions so the rights of the handicapped will be protected in the proposed National Transportation Act, and I would think there will probably be some amendments in line with that.

Looking through the brief, I find, obviously, a number of concerns that are raised. In your mind, is the bill amendable in such a way that it could be amended and presented finally in such a way that would be acceptable to you?

Mr. McKenna: I suppose if we started by saying that after clause 1 we strike out all the other clauses, yes, it is always possible.

Mr. Angus: All in favour.

Mr. McKenna: It is a direct question, and it deserves an honest answer. The honest answer is that I believe we can put a number of amendments in that will meet many of my concerns; concerns such as the question of precedence of regional development over economic viability, more protection

[Traduction]

comme l'autocar et le train, est telle qu'ils ne peuvent plus demeurer concurrentiels. Cette situation amène partout au pays une diminution du nombre de voyageurs par autocar, ainsi que l'élimination de l'itinéraire. Bien entendu, ne subissant plus de concurrence, la compagnie aérienne remonte alors ses prix, mais les voyageurs ont perdu un moyen de transport inestimable, qui faisait partie intégrante d'un système.

En troisième lieu, les réductions abusives de prix profitent le plus aux transporteurs sur les itinéraires fortement achalandés dans le corridor central du Canada, tout en ayant que très peu d'effet au niveau des localités canadiennes situées aux extrémités.

Pour cette raison, monsieur Benjamin, je suis d'accord avec vous, et nous prenons bonne note de votre appréhension.

M. Cochrane: Merci, monsieur McKenna, de votre exposé de ce matin.

J'ai d'abord une déclaration à faire sur une partie des discussions qui ont eu lieu. Selon moi, tout le monde dans cette salle, ou dans cette localité, est d'accord pour dire que le gouvernement du Canada a choisi de ne pas intervenir dans la décision du CN, mais nous devons, évidemment, faire face aux conséquences et nous aurons, à la longue, à répondre de ce geste. Néanmoins, vous offrez dans votre exposé une solution qui n'est pas neuve et qui n'est pas particulièrement innovatrice, mais qui n'en demeure pas moins une solution. Voilà le genre de proposition que nous cherchons tous et que j'apprécie. Nous irons beaucoup plus loin de cette manière qu'en critiquant ou en rejetant le blâme sur quelqu'un d'autre.

Vous avez également fait dans votre mémoire une autre remarque au sujet des handicapés et de l'industrie des transports, et cela nous plaît. Vous êtes le seul de l'Est du Canada à en avoir parlé; vous n'avez pas offert de solution, mais vous avez au moins attiré notre attention sur le problème. Je peux vous assurer que nous avons eu un excellent exposé de M. Latham, de l'Ouest du Canada, qui siège à un groupe consultatif pour le ministre. À cet égard, le Comité étudie la possibilité d'inclure dans le projet de loi des dispositions qui protégeront les droits des handicapés dans la nouvelle Loi nationale sur les transports, et il y aura probablement quelque chose de fait.

Vous soulevez évidemment dans votre mémoire beaucoup de préoccupations. Selon vous, est-il possible de modifier le projet de loi d'une manière qui vous satisfasse?

M. McKenna: Cela serait toujours possible si nous laissons uniquement la disposition numéro 1.

M. Angus: Entièrement d'accord.

M. McKenna: C'est une question directe, qui mérite une réponse honnête. À mon avis, nous pourrions modifier le projet de loi pour qu'il aborde la question de la présence du développement régional sur la rentabilité économique, d'une

[Text]

for low-density routing, captive shippers, and that sort of thing. I believe you can amend and satisfy some of my concerns.

Ultimately, though, I do not think it is possible to make rigid in law enough amendments to satisfy all concerns. I recognize as a Canadian that at some point a leap of faith, whether it is broad or small, must be taken; and I am prepared to take that first tentative step in a leap of faith. But for me that requires not only amendments to meet my specific concerns but that review mechanisms be made so rigid and concrete in those bills that they are frequent, they are thorough, and problems can be addressed very quickly as they arise. If that were the case, I guess like other Canadians I would be prepared to walk those few tentative steps until we see if this thing can work. In the absence of major amendments and major review procedures, I believe, not for all Canadians, but for Atlantic Canadians, this legislation represents more of a threat than an opportunity.

• 1025

Mr. Cochrane: I guess what we are left with is looking at the act and trying to find a number of amendments that will satisfy some of our concerns and our problems. We have heard repeatedly the one with regard to regional development and to balance that with the commercial viability. It has to balance. Now, I guess the wording we have in most cases is that when looking at the commercial viability, it should be balanced in light of regional development objectives.

Mr. McKenna: With respect, I do not think so. The wording from Newfoundland is that, but I believe all three Maritime Premiers are unanimous as well as the Atlantic Provinces Transportation Committee, I believe, in saying that it should take precedence. I do not want to make that mistake. I am not endorsing the word "balance"; I am endorsing the word "precedence".

Mr. Cochrane: Precedence then—

The Chairman: To be resolved in favour of regional factors.

Mr. Cochrane: Yes, there are a number of wordings that have been out there, I guess.

The Chairman: That is the stronger of the two.

Mr. Cochrane: You are looking at a series of subsidies and programs in existence that would be entrenched in the bill that would provide the mechanism to do that. What is there now to me is just verbiage. There is nothing new in that particular part. My colleagues know what I think about that.

The Chairman: Indeed, we do. Do you have a question, because I think you are over.

Mr. Cochrane: So, you are looking at it through a series of those? You can tell when I disagree with the Chairman, by what he does to my question. Are you suggesting a series of highways agreements and so on, that kind of thing?

Mr. McKenna: Well, with respect to the highways agreement, not to ignore it in the legislation. Ignore is one of the

[Translation]

protection accrue des itinéraires faiblement achalandés, des expéditeurs captifs, et autres.

À la longue, cependant, je ne crois pas qu'on puisse modifier suffisamment la loi pour apaiser toutes mes inquiétudes. Je suppose qu'à un moment donné, il faudra faire un acte de foi, qu'il soit grand ou petit, et je suis disposé à faire le premier pas pour y parvenir. Pour cela, il faudra non seulement des modifications qui répondent à mes exigences particulières, mais aussi des mécanismes rigides et réels qui permettront d'effectuer des examens fréquents et approfondis et d'aborder les problèmes dès qu'ils se produisent. Dans ce cas, je serais prêt, comme tout autre Canadien, à faire un essai pour voir si cela fonctionne. En l'absence de modifications majeures et d'examens approfondis, je crois, du moins en ce qui concerne la région de l'Atlantique, que ce projet de loi représente plus un danger qu'une occasion avantageuse.

M. Cochrane: Tout ce que nous pouvons faire, c'est de regarder la loi et d'essayer de trouver des modifications qui régleront quelques-uns de nos problèmes. On nous a dit à maintes reprises qu'il fallait équilibrer le développement régional et la rentabilité commerciale. Or, dans la plupart des cas, il conviendrait de formuler la loi pour que la rentabilité commerciale soit équilibrée en fonction des objectifs de développement régional.

M. McKenna: Sans vouloir vous contredire, je ne crois pas que vous ayez raison. C'est ce que dit Terre-Neuve, mais je crois que les trois premiers ministres des provinces Maritimes, ainsi que le Comité des transports des provinces Atlantiques, sont unanimes à dire que le développement régional devrait avoir préséance. Je ne veux pas faire cette erreur. Mon argument se fonde sur le mot «préséance», et non sur le mot «équilibre».

M. Cochrane: Préséance, alors . . .

Le président: En se basant sur des facteurs régionaux.

M. Cochrane: En effet. Il y a eu plusieurs formulations.

Le président: C'est la plus énergique des deux.

M. Cochrane: Il y a actuellement une série de subventions et de programmes qui seraient inclus dans le projet de loi et qui permettraient d'atteindre cet objectif. Ce qu'on y trouve maintenant ne sont que des mots. Il n'y a rien de neuf. Mes collègues savent ce que j'en pense.

Le président: En effet, nous le savons. Avez-vous une question, car votre temps est écoulé.

M. Cochrane: Vous espérez donc y parvenir par ces subventions et programmes? On peut s'apercevoir que le président n'est pas d'accord avec moi simplement de la manière dont il traite ma question. Proposez-vous une série d'ententes sur le transport routier, et ainsi de suite?

M. McKenna: Il ne faudrait pas que le projet de loi néglige cet aspect. La négligence est l'une des principales ironies dans

[Texte]

principal ironies in this country. We have more miles of road per capita than any nation in the world, and to ignore in legislation that fundamental fact, to me suggests that one of the most important means of transportation has been neglected. Everything has an effect on something else. It is a simple law, but has dramatic consequences. Deregulating trucking will inexorably have the impact of more carriers on the road. Okay? Shedding rail line, rationalizing rail service, will have the impact of more traffic on the road. Improved economy will have the impact of more truck traffic on the road. Increasing tourism will have that impact. For us to suggest that we can deregulate an aspect of transportation without looking at the symptoms it will create in other aspects, to me is not a reasonable approach. We have to look not only at one aspect, rail or truck deregulation, but at the consequences of that, which is that our highway system built in the 1950s and 1960s is incapable of supporting the load.

We only have to look at the American experience. They have gone through deregulation; they have gone through the Staggers Act, and in the last several years they have recognized that the consequence of that is an enormous strain and drain on their highways systems. They are starting now to devote resources to improving their highway system, which is already very superior.

So, in Canada, I believe that in this bill we have to consecrate some effort and some direction towards achieving a higher-quality highway system.

The Chairman: Last question, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Okay. Then would a comprehensive program for highway development offset, in your mind, some of the negative effects of abandonment of some of the lines? What we are faced with, I guess, is that we cannot have it both ways, or we are beginning to realize that we cannot have it both ways. As you abandon lines, it creates pressure on the highways, but you cannot on one hand ask—well, maybe we can—ask the government to subsidize the operation of those lines of CN, where 33% of the lines produce 1% of the revenue, and at the same time say once we have all those protected, that we want to improve the highways in case some trucks happen to get on the road—and they are now, of course—as a result of deregulation.

Mr. McKenna: Well there is no “in case”. There will be a dramatic increase in truck traffic. I do not think there is any doubt about that. No, I cannot answer that. The reason is, let us face it, that truck traffic is fundamentally using the major arterial highway, the Trans-Canada, whereas the branch lines to be abandoned are in much more remote areas, in the northwest and the northeast of New Brunswick. There may be no advantage to many communities in having an improved highway system somewhere else in New Brunswick, so I cannot say that a trade-off would be acceptable. It is going to depend on each and every community and their circumstances, the shippers available, the captive nature of those shippers, their access to markets, and all sorts of other criteria.

[Traduction]

ce pays. Nous avons plus de milles de route par habitant que tout autre pays au monde, et une loi qui néglige cet aspect fondamental signifie qu'on a négligé l'un des plus importants moyens de transport. Toutes les choses ont un effet entre elles. C'est une simple loi, qui a cependant des conséquences dramatiques. La déréglementation du camionnage entraînera inexorablement une augmentation du nombre de transporteurs sur les routes. D'accord? L'abandon de lignes de chemins de fer et la rationalisation du service ferroviaire auront pour effet d'accroître la circulation sur les routes. Une économie plus vigoureuse aura le même effet, tout comme un accroissement de l'activité touristique. Selon nous, il est déraisonnable de déréglementer un aspect des transports sans examiner les conséquences que cela aura ailleurs. Nous devons regarder non seulement un aspect de la déréglementation des chemins de fer ou du camionnage, mais également les conséquences, c'est-à-dire l'impossibilité pour notre système routier construit dans les années 50 et 60 d'absorber toute cette circulation.

Il n'y a qu'à regarder ce qui s'est passé aux États-Unis. Ils ont subi la déréglementation et les dispositions de la Staggers Act, et, depuis plusieurs années, ce pays a reconnu que cette politique avait imposé un lourd tribut au système routier. Les États-Unis commencent à améliorer leur réseau routier, qui était déjà très supérieur.

Selon moi, le Canada devrait songer, en adoptant ce projet de loi, à déployer des efforts pour améliorer son réseau de routes.

Le président: Dernière question, monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Très bien. Selon vous, un programme exhaustif de développement routier contrebalancerait-il certains des effets négatifs de l'abandon de lignes de chemin de fer? À mon avis, on ne peut avoir les deux, ou du moins nous commençons à le réaliser. L'abandon de lignes de chemin de fer se répercute sur les réseaux routiers, mais on ne peut, d'une part—peut-être que nous le pourrions—demander au gouvernement de subventionner les lignes de chemin de fer du CN, dont 33 p. 100 génèrent 1 p. 100 des recettes, et, d'autre part, demander, une fois que cela sera fait, d'améliorer les routes, au cas où des camions commenceraient à y rouler—et, bien entendu, c'est ce qui se passe—à cause de la déréglementation.

M. McKenna: Ce n'est pas une hypothèse. Il y aura effectivement un accroissement vertigineux du camionnage. Cela ne fait aucun doute. Je ne peux répondre à votre question. Soyons réalistes. Les camions utilisent essentiellement les grandes routes, la Transcanadienne, tandis que les embranchements abandonnés seront situés dans des régions plus éloignées, dans le nord-ouest et dans le nord-est du Nouveau-Brunswick. Une foule de localités pourraient ne pas profiter de l'amélioration du système routier ailleurs au Nouveau-Brunswick, et pour cette raison, un compromis ne serait pas acceptable. Cela va dépendre des circonstances dans chaque localité, du nombre d'expéditeurs disponibles, de leur accès au marché, du fait qu'il s'agit ou non d'expéditeurs captifs, et de toutes sortes d'autres critères.

[Text]

• 1030

I do believe, however, there has to continue to be a public interest identified in abandonment of rail line and the consequences of that, and that such shedding of rail should not be permitted gratuitously without careful scrutiny.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Taylor, do you want one very short intervention?

• 1035

Mr. Taylor: There are just two points I would like to emphasize, Mr. McKenna. Number one, you referred to predatory pricing a few moments ago. Under this act, predatory pricing would be an offence. Clause 112(2) says all pricing shall be compensatory. So if anybody does—

Mr. Benjamin: For railways, he is talking about.

Mr. Taylor: —give a price that does not include the cost of production plus, then he is certainly committing an offence and could be liable for punishment under the act.

The second point I would like to raise is the matter that was also raised by the Premier. That is the fact that your roads are corridors for other traffic or for through-traffic. I can appreciate that fact because we had a similar situation in Alberta, particularly during the war when all the American trucks heading to Alaska came through our route and certainly did a tremendous amount of damage. I can understand your situation there.

I think we have to look at this matter of highway construction very carefully, because at the present time the Trans-Canada Highway was built to an 18,000-pound axle loading. All of the bridges right from Victoria to St. John's were built to largely an 18,000-pound axle loading. Some provinces did go beyond, but that was the exception. And if we ever raise that 18,000-pound axle loading, then we are going to have a tremendous problem across this nation, because almost every bridge would have to be strengthened. It is very difficult to strengthen bridges, much more difficult than it is to strengthen roads.

So while I have a great deal of sympathy in what you are saying, I think this matter of road construction really does not come under the umbrella of this committee. That would come under a different act in Parliament, under public works. But I think this committee could possibly consider very carefully what is going to happen to the roads and make a supplementary recommendation, because the roads are vital to truck traffic. I certainly appreciate the point raised by the Premier and by you in regard to that point.

Mr. McKenna: If I can have one minute on the second point.

The Chairman: Very quickly, Mr. McKenna.

Mr. McKenna: Okay. On the second point I will say nothing other than that I disagree with you with respect to the roads.

The Chairman: Well, gee, he is on your side!

Mr. McKenna: Not in the sense that he believes this legislation should deal with it in that respect.

[Translation]

Cependant, il faut que le public continue de s'intéresser à l'abandon des lignes de chemin de fer et à ses conséquences et, en plus, on ne devrait pas autoriser sans raison de tels abandons sans avoir procédé à une étude minutieuse.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Taylor, vous désirez faire une courte intervention?

M. Taylor: Monsieur McKenna, j'ai uniquement deux points à signaler. D'abord, vous avez parlé il y a quelques instants de la réduction abusive des prix, qui, en vertu de ce projet de loi, comme dans la pratique, constituerait une infraction. L'alinéa 112(2) précise que les prix doivent être compensatoires. Donc, si quelqu'un...

M. Benjamin: Il parle des chemins de fer.

M. Taylor: ... donne un prix qui ne renferme pas le coût majoré de production, il commet assurément une infraction qui pourrait être passible d'une sanction en vertu de la loi.

Mon deuxième point touche la question qui avait été également soulevée par le premier ministre; c'est-à-dire que vos routes servent de corridors à d'autres mouvements de marchandises ou à la circulation en transit. Je comprends votre situation, parce que nous avons eu la même chose en Alberta, surtout durant la guerre, lorsque tous les camions américains se dirigeaient vers l'Alaska qui sont passés sur nos routes et les ont lourdement endommagées.

Selon moi, il faut examiner très attentivement la question de la construction des routes, car la Transcanadienne a été construite pour des camions enregistrant une charge de 18,000 livres. Tous les ponts, de Victoria à Saint-Jean de Terre-Neuve, peuvent soutenir facilement 18,000 livres. Quelques provinces ont augmenté la capacité de charge de leurs ponts, mais ce sont des exceptions. Si on autorise un jour des convois de plus de 18,000 livres, nous nous retrouverons avec un formidable problème au pays, puisqu'il faudra renforcer presque tous les ponts. Il est très difficile de renforcer des ponts, beaucoup plus d'ailleurs que de redresser des routes.

Je sympathise beaucoup avec vous, mais cette question de construction de routes ne relève pas vraiment du mandat de notre Comité, mais plutôt des Travaux publics. Cependant, notre Comité pourrait sans doute examiner soigneusement cette question des routes et faire une recommandation supplémentaire, étant donné l'importance capitale des routes pour le camionnage. Je tiendrai certainement compte du point que vous et le premier ministre avez soulevé.

M. McKenna: Puis-je répondre au deuxième point?

Le président: Très rapidement, monsieur McKenna.

M. McKenna: Très bien. Je n'ai qu'une chose à dire, et c'est que je suis en désaccord avec vous sur la question des routes.

Le président: Il est de votre côté!

M. McKenna: Pas de la façon dont il croit que cette loi devrait aborder cette question.

[Texte]

Mr. Taylor: It is not included in the act.

Mr. McKenna: No, and that is where I disagree. But on the first point, I will say it very quickly, yes, that may be true in the case of rail with respect to predatory pricing. But remember this, what is sauce for the goose may also be sauce for the gander. And in the case of predatory pricing, if you cut your margin to the bone for a major shipper because of the competitive environment, and take it out of the pocket of a captive shipper in a remote community, it may not be predatory in terms of the big guy, but it certainly is predatory in terms of the little fella.

Mr. Taylor: It would be an offence.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet, a very short question, precise and exact.

Mr. Ouellet: A very, very short one, Mr. Chairman, and thank you for recognizing me. I want to ask Mr. McKenna, who indeed has addressed this in his presentation. It has to do with the national code on security for the road. You do not want this legislation to be implemented, if I understand correctly, until the code is approved and is uniform across the nation. I think it is a wise recommendation on your part.

In relation to New Brunswick, are you aware of the legislation? How long do you think it will take New Brunswick to be ready before a national code could be implemented to do their part? I appreciate that you are looking at it from the outside, but you might be looking at it from the inside very soon. Therefore, what is your availability and willingness to do this?

• 1040

The Chairman: There are so many imponderables and variables. It is even more than variable costs in the rate-making structure of railways.

Mr. McKenna: The first imponderable is the date for the election, and we do not know that, thank you.

But to address the point specifically, yes, I believe it is critical that the safety code be in place. I have the greatest respect for truckers and their record. I have the greatest respect for their ability. But the fact of the matter is sheer volume and the sheer size of the truck dictates there is going to be increased carnage on our highways as a result of increased traffic. We witness that daily in New Brunswick. In the last two weeks, I repeat again, we have had families maimed or destroyed.

My direct answer to your question is I consider it a major priority, not only in New Brunswick, but in the Maritimes. Should I be in a position, I would be prepared to exercise the leadership to be sure that we in New Brunswick are ready as quickly as possible, and to encourage our maritime colleagues, because of their proximity to us in terms of routing, to be ready as quickly as possible to have that safety code in existence before we witness the full impact of deregulation.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet.

[Traduction]

M. Taylor: Cela ne figure pas dans la loi.

M. McKenna: Non, et c'est là que je suis en désaccord. En ce qui concerne le premier point, c'est peut-être vrai dans le cas des chemins de fer qui pratiquent une réduction abusive des prix. Mais rappelez-vous que ce qui est bon pour l'un l'est aussi pour l'autre. Si vous réduisez vos prix de façon autoritaire pour le gros expéditeur à cause de la concurrence, mais que vous les augmentez pour un expéditeur captif dans une localité éloignée, les réductions ne seront pas abusives chez le premier, mais les augmentations le seront certainement chez le second.

M. Taylor: Ce serait une infraction.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Ouellet, une question très courte et très précise.

M. Ouellet: J'ai une question très courte, monsieur le président, et je vous remercie de m'avoir donné la parole. M. McKenna a abordé dans son exposé la question du code canadien de sécurité pour les routes. Si je vous comprends bien, vous ne voulez pas que la loi soit adoptée avant que votre code uniforme n'ait été approuvé pour tout le pays. A mon avis, c'est une sage recommandation de votre part.

Savez-vous ce que prévoit la loi pour le Nouveau-Brunswick? Combien de temps pensez-vous qu'il faudra au Nouveau-Brunswick pour se préparer avant qu'un code canadien soit adopté? Je sais que vous examinez la question à l'extérieur, mais vous pourriez être amené à l'examiner pour votre province très bientôt. Par conséquent, êtes-vous prêt et disposé à faire cela?

Le président: Il y a tellement d'impondérables et de variables. C'est encore plus que les coûts variables dans le tarif ferroviaire.

M. McKenna: La date des élections est le premier impondérable, et nous ne la connaissons certainement pas.

Pour en revenir à ce point précis, il est essentiel que le code de sécurité soit en place. J'ai le plus grand respect pour les camionneurs, leurs dossiers de conduite et leurs compétences. Cependant, la quantité véritable de mouvements et la taille même des camions causeront plus de dommages à nos autoroutes à cause d'un accroissement de la circulation. Nous pouvons l'observer tous les jours au Nouveau-Brunswick. Au risque de me répéter, des familles ont été estropiées ou détruites au cours des deux dernières semaines.

Pour répondre directement à votre question, le code constitue une grande priorité non seulement au Nouveau-Brunswick, mais dans les Maritimes. Si j'étais en mesure de le faire, je prendrais les moyens qui s'imposent pour que le Nouveau-Brunswick soit prêt dès que possible à mettre en oeuvre le code de sécurité, avant que nous assistions à toutes les conséquences de la déréglementation, et j'inciterais nos collègues des Maritimes à faire de même à cause de leur proximité.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

[Text]

Mr. McKenna, thank you very, very much for coming with your brief.

Mr. Clifford: On a point of order.

The Chairman: There will be no more questions.

Mr. Clifford: Why?

The Chairman: Because we are way over time.

Mr. Clifford: Oh, I see. So on Ontario we are not allowed to ask questions.

The Chairman: No. No.

Mr. Clifford: This committee never went to Ontario, sir, never once, and never has been. Let the record show that.

The Chairman: Mr. Clifford, do not be so—

Mr. Clifford: And we do not think Ottawa is the centre of Ontario, Mr. Chairman, at all.

The Chairman: Do you not consider Ottawa part of Ontario?

Mr. Clifford: We consider it part, sir, a tax-paying base of Ontario, but—

The Chairman: I am glad to see you participating today, Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I am sorry you will not let me ask a question.

The Chairman: You were the invisible man yesterday.

Mr. Clifford: I am sorry, Mr. Chairman, you just do not acknowledge me.

The Chairman: If I had an indication of what members wanted to ask questions—

Mr. Clifford: I had my hand up five times.

The Chairman: —then that helps me move questioners along. I never saw your little hand.

Mr. Clifford: I will get up in the middle of the table next time.

The Chairman: Mr. McKenna, thank you very much. We have only been on the road—

Mr. Clifford: I am not very happy about this, Mr. Chairman. Another slight to Ontario; another. So you understand this, that it does not always happen down here.

Mr. Angus: Mr. Chairman, may the record show it is a slight to southern Ontario.

The Chairman: I must say.

Let us call the next witness, if they dare come to the table, the Atlantic Provinces Trucking Association. Appearing on its behalf are Mr. Dale Elliot, Executive Director, and Mr. Dick Thompson. Gentlemen, you had better introduce yourselves. I do not see one of the people I thought was going to be here.

[Translation]

Monsieur McKenna, je vous remercie beaucoup de nous avoir présenté cet exposé.

M. Clifford: J'invoque le Règlement.

Le président: Il n'y aura plus d'autres questions.

M. Clifford: Pourquoi?

Le président: Parce que nous avons dépassé largement notre temps.

M. Clifford: Oh, je vois. On ne nous permet donc pas de poser des questions sur l'Ontario.

Le président: Non. Non.

M. Clifford: Le Comité n'est jamais allé en Ontario, monsieur. Je veux que le compte rendu fasse mention de la chose.

Le président: Monsieur Clifford, ne soyez pas si . . .

M. Clifford: Et nous ne croyons pas qu'Ottawa soit le centre de l'Ontario, monsieur le président.

Le président: Ottawa ne fait-elle pas partie de l'Ontario?

M. Clifford: Elle en fait partie, monsieur, comme base de contribution fiscale de l'Ontario, mais . . .

Le président: Je suis heureux de vous voir participer au débat aujourd'hui, monsieur Clifford.

M. Clifford: Je suis bien fâché que vous ne me laissiez pas poser une question.

Le président: Vous n'étiez pas là hier.

M. Clifford: Excusez-moi, monsieur le président, mais vous ne voulez tout simplement pas me donner la parole.

Le président: Si je pouvais savoir quels membres veulent poser des questions . . .

M. Clifford: J'ai levé cinq fois la main.

Le président: . . . cela m'aiderait dans mon rôle. Je n'ai jamais vu votre petite main.

M. Clifford: La prochaine fois, je grimperai sur la table.

Le président: Monsieur McKenna, merci beaucoup. Nous voyageons seulement . . .

M. Clifford: Je ne suis pas très content, monsieur le président. Encore un affront à l'Ontario; encore. Vous comprenez donc que cela ne se produit pas toujours ici.

M. Angus: Monsieur le président, peut-on mentionner au compte rendu qu'il s'agit d'un affront à la région sud de l'Ontario?

Le président: Je me dois de le faire.

J'appelle le témoin suivant, s'il est assez téméraire pour s'avancer. J'ai nommé l'*Atlantic Provinces Trucking Association*. Ses représentants sont M. Dale Elliot, directeur général, et M. Dick Thompson. Messieurs, vous auriez avantage à vous présenter. Je ne vois aucune des personnes qui devaient être ici.

[Texte]

Mr. Dick Thompson (President, Atlantic Provinces Trucking Association): Good morning, Mr. Chairman, members of the committee.

My name is Dick Thompson. I am with Thompson Transfer, and I am President of the Atlantic Provinces Trucking Association. With me are Mr. Ted Frazer, President of Polstar Transport, and Secretary-Treasurer of the APTA; and Dale Elliot, Executive Director of the APTA.

The Chairman: Thank you.

Mr. Thompson: If it pleases, I would like to read an introduction to our brief, then Dale will give the highlights.

The APTA previously presented a brief to the Standing Committee on Transport on the white paper, *Freedom to Move*, in Halifax on November 25, 1985. The white paper served as the basis for formulating Bills C-18 and C-19. A copy of that submission is attached for reference. Since presentation of those comments, considerable debate has evolved around establishment of appropriate transportation policies for Canada from various provincial governments, the federal government, shipper interest groups, transportation carriers, etc.

Although the original concerns and/or opportunities presented in the initial brief remain valid today for the most part, the APTA would like to point out that members are still uncertain as to the impact of the various proposed changes. Varying interpretations are being given by federal and provincial officials in such key areas as the timing and enforcement of the new National Safety Code, as well as the uniformity of the regulations themselves. Truckers in the Atlantic provinces are faced with a minimum of five different interpretations of other areas, such as the meaning and intent of the reverse onus test in enabling a gradual reform phase and commitments to review the impact of the same on the structure of the trucking industry.

Recognizing that the viewpoints on regulatory reform are changing almost on a daily basis, I would like now to call on Dale to highlight the following points of information and concerns based on the current information available today.

Thank you.

• 1045

Mr. Dale Elliot (Executive Director, Atlantic Provinces Trucking Association): First I would like to point out that the Atlantic Provinces Trucking Association does represent the four Atlantic Provinces and it is my understanding that parts of this brief were presented to this committee in St. John's, Newfoundland so you probably already are familiar with certain parts of it.

The other fact I would like to point out is that the membership consists of for-hire common carriers, owner-operators, private freight members, and the purpose of the association is to promote the general welfare of the trucking industry. So all

[Traduction]

M. Dick Thompson (président, Atlantic Provinces Trucking Association): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Je m'appelle Dick Thompson et je travaille chez *Thompson Transfer*. Je suis président de l'*Atlantic Provinces Trucking Association*. À mes côtés se trouvent M. Ted Frazer, président de Polstar Transport et secrétaire-trésorier de l'APTA, et Dale Elliot, directeur général de l'APTA.

Le président: Merci.

M. Thompson: Si vous le permettez, je lirai une introduction à notre exposé, après quoi Dale en donnera les points saillants.

L'APTA a déjà présenté le 25 novembre 1985, à Halifax, un mémoire au Comité permanent des transports sur le livre blanc intitulé *Aller sans entraves*. Le livre blanc a servi de base à la rédaction des projets de loi C-18 et C-19. Un exemplaire de ce mémoire est annexé pour votre gouverne. Depuis la présentation de nos remarques, les diverses administrations provinciales, le gouvernement fédéral, les groupes d'expéditeurs, les transporteurs, etc., ont longuement débattu la mise en place de politiques appropriées en matière de transport pour le Canada.

Bien que les préoccupations et (ou) propositions initiales présentées dans ce premier mémoire sont encore valables aujourd'hui dans une large mesure, l'APTA signale cependant que les membres connaissent encore mal les répercussions des diverses modifications proposées. Les représentants du gouvernement fédéral et des provinces interprètent chacun à leur manière certains domaines clés comme la mise en oeuvre du nouveau code canadien de sécurité et sa date d'application, ainsi que l'uniformité des règlements eux-mêmes. Les camionneurs des provinces de l'Atlantique se retrouvent au moins avec cinq interprétations différentes de questions comme la signification et la portée du renversement du fardeau de la preuve en vue d'une réforme progressive et les engagements pris pour examiner les répercussions de celle-ci sur la structure de l'industrie du camionnage.

Reconnaissant que les points de vue sur la réforme de la réglementation changent presque tous les jours, je demande maintenant à Dale de faire ressortir les points suivants d'information et les préoccupations qui découlent des renseignements auxquels on peut avoir accès aujourd'hui.

Je vous remercie.

M. Dale Elliot (directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association): Je tiens tout d'abord à préciser que la *Atlantic Provinces Trucking Association* représente les quatre provinces de l'Atlantique. A ce que je sache, d'autres représentants de l'Association vous ont déjà présenté certains éléments de ce mémoire à Saint-Jean, Terre-Neuve. Vous connaissez donc déjà le contenu de certaines sections.

Je tiens aussi à vous dire que nos membres sont des camionneurs publics pour compte d'autrui, des exploitants propriétaires, qui transportent des marchandises privées. Le but de l'Association est de promouvoir le bien-être général du secteur

[Text]

I am saying is that no truckers are excluded; it is open to anybody and we try to serve the interests of all types of truckers.

Second, we would like to go on record as supporting in principle the comments made by the Canadian Trucking Association. We understand that their brief comes as a result of extensive research in all the matters, particularly the U.S.A. experience, concerns regarding the implementation of the reverse onus, highway safety, deregulation experiences in the U.S.A., the international ramifications for the Canadian trucking industry under deregulation, the structure of the industry that will result, the compensation for the loss of value of licences, predatory pricing, railway competition, rate arbitration and compensation for imposed public duty including railway branch lines.

As a federation of the CTA, the APTA would urge that you listen very carefully and adopt the recommendations of CTA. We do not wish to re-present their brief, but simply go on record as supporting in principle the recommendations they have made. I understand that they have also appeared quite extensively, for two or three hours, before this committee. So again I will move off that. We certainly would attempt to highlight any questions as to how it impacts the Atlantic region.

Third, we would like to point out the impact the proposed changes may have upon the Atlantic region, particularly the three Maritime Provinces. In our original brief we pointed out that the impact may be much greater in the three Maritime Provinces than in, say, Ontario or Quebec or Alberta because the three Maritime Provinces are the three smallest in Canada and therefore any varying interpretations or regulations or enforcement of such things as a national safety code or the reverse onus test will have a much greater impact upon truckers trying to establish a base and operate within the three Maritime Provinces, particularly if the extraprovincial legislation varies from the intraprovincial legislation that governs truckers operating, let us say, within New Brunswick, Prince Edward Island, or Nova Scotia. So one of the major concerns we would like to highlight is the fact that the impact here could be very different from other provinces in Canada.

The other thing we would like to mention is the impact of the operations of Crown corporations. Truckers in the Maritime Provinces probably face more competition from Crown corporations such as TerraTransport. The results of that I think are documented, the problems the truckers have had attempting to compete with subsidized Crown corporations. I think it has been pointed out that truckers have lost a certain amount of business because TerraTransport were charging non-compensatory rates. We appeared before the Canadian Transport Commission, and those rates were ruled to be non-compensatory. We would urge that certainly the

[Translation]

du camionnage. Il n'y a donc pas de camionneurs à être exclus de nos rangs et nous essayons de travailler au mieux des intérêts de tous les types de camionneurs.

En second lieu, nous tenons à manifester notre appui aux commentaires déjà faits par l'Association canadienne du camionnage. Nous savons que leur mémoire est le résultat de recherches approfondies sur toutes les questions, en particulier sur ce qui s'est passé aux Etats-Unis, qu'il aborde la question de l'application du renversement du fardeau de la preuve, de la sécurité sur les grandes routes, de la déréglementation aux Etats-Unis, des ramifications internationales du secteur canadien du camionnage dans le cadre de la déréglementation, de la structure du secteur qui en résultera, du dédommagement pour les pertes de valeur des licences, des pratiques de prix anticoncurrentiels, de la concurrence du rail, de l'arbitrage des prix et du dédommagement pour les obligations de service public, y compris les embranchements ferroviaires.

L'APTA, à titre de fédération de l'ACC vous demande avec insistance d'écouter très attentivement et d'adopter les recommandations de l'ACC. Notre intention n'est pas de présenter à nouveau leur mémoire, mais simplement de vous exprimer notre appui de principe aux recommandations qu'ils ont déjà faites. Je crois savoir que cette présentation a duré deux ou trois heures et je vais donc changer de sujet. Nous nous efforcerons, quant à nous, de mettre l'accent sur toute question qui aura des répercussions dans la région Atlantique.

En troisième lieu, nous aimerions attirer votre attention sur les conséquences que les modifications proposées pourraient avoir sur la région Atlantique, en particulier sur les trois provinces Maritimes. Nous vous avons signalé, dans notre premier mémoire, que ces effets pourraient être plus importants dans les trois provinces Maritimes qu'en Ontario, au Québec ou en Alberta, parce que les trois provinces Maritimes sont les trois plus petites provinces du Canada. Toute variation dans l'interprétation, la réglementation ou l'application d'éléments comme le Code national de sécurité ou le critère du renversement du fardeau de la preuve auront beaucoup plus d'effet sur les camionneurs qui essaieront de s'implanter et de travailler dans les trois provinces Maritimes. Ce sera en particulier le cas si la législation sur le transport extraprovincial s'écarte de celle qui régit le transport intraprovincial par camion au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard ou en Nouvelle-Écosse. Nous insistons donc sur le fait que les conséquences de la législation proposée pourraient être très différentes dans les provinces Atlantiques de ce qu'elles seront dans les autres provinces du Canada.

Nous tenons aussi à vous signaler l'effet des activités des sociétés d'Etat. Les transporteurs font face, dans les provinces Maritimes, à probablement plus de concurrence des sociétés d'Etat comme TerraTransport. La preuve a déjà été faite des conséquences, pour les camionneurs, de la concurrence de sociétés d'Etat subventionnées. On a déjà signalé que les camionneurs ont perdu un certain volume d'affaires parce que TerraTransport facture des prix qui n'ont pas de caractère compensatoire. Nous nous sommes présentés devant la Commission canadienne des transports qui a reconnu que ces prix n'avaient pas de caractère compensatoire. Nous deman-

[Texte]

concerns be in this bill that there be provision for charging of compensatory rates.

The other thing is that it is very important that we have a clearer definition as to the compensation for branch line rates. The CTA has raised the matter as to whether or not TerraTransport could possibly be considered as a branch line rate and therefore be subsidized for imposed public duty. We would seek clarification on that.

• 1050

The only other thing I would like to highlight, as we did in the original brief, is that the Atlantic Provinces Trucking Association would again like to go on record as being in support of the bill supporting regional economic development, particularly in the areas of retention of the subsidy; the Atlantic Region Freight Assistance Act.

The other thing we had urged in the original brief—and I have heard quite a bit about it here this morning—is the need for federal assistance to upgrade the highways in the Atlantic region.

The Chairman: Mr. Frazer, are you going to make some—

Mr. Ted Frazer (Secretary-Treasurer, Atlantic Provinces Trucking Association, Polstar Transport): I am just going to help with the questions.

The Chairman: Thank you very much. We will get to the questions.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for appearing before us this morning. Before I get into specific questions, you indicated you represent for-hire common carriers, private fleets, and owner-operators. Can you give us a breakdown of what percentage or what numbers of your members are for-hire versus fleet versus owner-operators?

Mr. Elliot: There would be approximately 25% to 30% in each category, so there are about 60 owner-operators, approximately 80 for-hire common carriers, 40 private fleet members, and the rest would be special members, such as Port of Saint John or Port of Halifax and categories like those.

Mr. Angus: Yesterday we heard a witness from Sears Canada. We also heard representations from the Retail Council of Canada. One of the points particularly that Sears made was that this bill would give them the right to get back-haul. They have a fairly substantial fleet of their own. Of course, their back-haul is probably somebody's front-haul. What is the danger to trucking in Atlantic Canada in that scenario? Are you going to lose?

[Traduction]

dons donc avec insistance qu'on tienne compte de ce problème dans ce projet de loi et qu'il y ait une disposition imposant l'application de prix à caractère compensatoire.

Il y a une autre chose qui est très importante. Nous avons besoin d'une définition très claire du dédommagement pour les prix de transport sur les embranchements. L'ACC a soulevé la question de savoir si TerraTransport ne risquait pas d'avoir droit au prix des embranchements, auquel cas cette société sera subventionnée au titre de l'obligation de service public. Nous aimerions que cela soit clarifié.

La seule autre chose sur laquelle j'aimerais insister, comme nous l'avons fait dans notre premier mémoire, est que la *Atlantic Provinces Trucking Association* manifeste encore son appui au projet de loi qui vient en aide au développement économique régional, en particulier dans le domaine de la conservation des subventions, en ce qui concerne la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique.

L'autre élément sur lequel nous avons lourdement insisté dans notre premier mémoire, et dont on a passablement parlé ce matin, est le besoin d'aide fédérale pour améliorer les grandes routes de la région Atlantique.

Le président: Monsieur Frazer, allez-vous . . .

M. Ted Frazer (secrétaire-trésorier, *Atlantique Provinces Trucking Association, Polstar Transport*): Je vais me contenter de répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup, nous passons donc aux questions.

Monsieur Angus, la parole est à vous.

M. Angus: Messieurs, je tiens d'abord à vous remercier de vous être présentés devant nous ce matin. Avant d'entrer dans les détails, vous nous avez dit que vous représentez les transporteurs publics pour compte d'autrui, les flottes privées et les exploitants propriétaires. Pouvez-vous nous dire quelle est la répartition en pourcentage ou en nombre de vos membres qui font du camionnage pour compte d'autrui, de ceux qui ont une flotte de camions et de ceux qui sont propriétaires-exploitants opérateurs?

M. Elliot: Il y en a environ de 25 à 30 p. 100 dans chaque catégorie, c'est-à-dire qu'il y a environ 60 propriétaires-exploitants, de l'ordre de 80 transporteurs publics pour compte d'autrui et 40 membres qui ont des flottes privées. Le reste est composé de membres spéciaux comme le port de Saint-Jean ou le port de Halifax, des gens qui entrent dans ce genre de catégories.

M. Angus: Nous avons eu hier un témoin de Sears Canada. Nous avons également entendu une présentation du Conseil canadien de commerce de détail. Sears a particulièrement insisté sur le fait que ce projet de loi les autoriserait à faire du transport de retour. Ils ont une flotte assez importante. Je suppose que ce qui serait du transport de retour pour eux serait des allers simples de quelqu'un d'autre. Est-ce que ce scénario

[Text]

Mr. Frazer: I think I could probably address the question, because I was involved with private fleets for a number of years in the retail trade.

I think the trucking industry as a whole is looking for productivity. We do not want to see trucks rolling down the road, in broad, general terms, loaded one way and empty the other way. The marketplace is open. If Sears can control their back-haul and control their head-haul, then so be it. There is just no point in wasting the energy of the company tearing up and down roads and tearing roads apart with half-empty trailers.

Mr. Angus: You do not feel some of your members, the for-hire carriers or the owner-operators, will lose cargo because of that?

Mr. Frazer: I think you will find that in the experience in the States it is a very trendy thing. Wholesalers have got into private fleets and they have got out of private fleets. It just depends on who is running the companies. If the retail industry wants to be in the trucking business, then fine, they will be in the trucking business. If they decide they wish to be in the retail business, then they will put their assets and resources in the retail business and let the trucking industry look after their distribution.

It has gone both ways. I believe the Hudson's Bay Company in Ontario, which had a very large private fleet that ran up and down the roads, got out of the trucking business completely and put its resources into being a good retailer. Sears is a different scenario altogether.

We have seen private fleets in the United States, and wholesalers . . . they were very large. With deregulation, the common carrier could go in and offer the service . . . because again, we are just as regulated as they are. I cannot pick up back-haul in some areas either.

So I think if everybody plays with the same rules, productivity and efficiency and lower costs will determine who hauls the freight; and a truck is a truck.

Mr. Angus: The Canadian Transport Lawyers' Association told the committee yesterday the new regime will be far more complex than the present one. They also expressed doubts that the bill is written in a manner that will achieve its own ends. Do you have any comments to make on that? Do you agree with what they say, or disagree?

• 1055

Mr. Elliot: I will attempt to answer that. There is no question, we have expressed extreme concerns over the language and the possible varying interpretations of the reverse language that is contained in Bill C-19. The CTA has expressed that. We are working and, as I say, the CTA has been working, I guess, to point out how the language could be

[Translation]

présente un danger pour le camionnage dans le Canada Atlantique. Y seriez-vous perdant?

M. Frazer: Je suppose que je peux répondre à cette question parce que je me suis occupé des flottes privées pendant de nombreuses années au niveau du commerce de détail.

Je crois que tout le secteur du camionnage recherche la productivité. Nous ne voulons pas voir de camion, en règle générale, chargé à l'aller et vide au retour. Le marché est ouvert. Si Sears peut exercer un contrôle sur ses chargements à l'aller et au retour, eh bien tant mieux. Rien ne justifierait de gaspiller l'énergie de la compagnie en faisant faire des allers retours aux camions, en abîmant les routes, avec des camions à moitié vides.

M. Angus: Vous ne croyez pas que certains de vos membres, les camionneurs pour compte d'autrui ou les propriétaires-exploitants perdraient des contrats de transport de marchandises à cause de cela?

M. Frazer: Je crois que l'expérience américaine nous enseigne que c'est là une question de mode. Les grossistes ont eu des flottes privées, puis ils s'en sont débarrassés. Cela dépend de qui fait marcher les sociétés. Si le secteur du détail veut se retrouver dans le secteur du camionnage, eh bien très bien, ils y seront. Si par contre ils veulent se concentrer sur le secteur du détail, eh bien ils consacreront leurs actifs à leurs ressources au détail et laisseront le secteur du camionnage s'occuper de leur distribution.

Cela joue dans les deux sens. La compagnie de la Baie d'Hudson avait, en Ontario, une flotte privée très importante qui sillonnait les routes. Ils se sont retirés du secteur du camionnage complètement pour consacrer leurs ressources au commerce de détail. Sears procède différemment.

Il y avait aux États-Unis des flottes privées très importantes, et des grossistes . . . La déréglementation permet au transporteur public de se présenter et d'offrir ses services parce que, là encore, nous sommes réglementés de la même façon qu'eux. Il y a aussi des régions dans lesquelles je ne peux pas prendre de transport de retour.

Si tout le monde est soumis aux mêmes règles du jeu, ce sont la productivité, l'efficacité et les coûts les plus bas qui détermineront qui transportera les marchandises. Un camion est un camion.

M. Angus: La *Canadian Transport Lawyers's Association* nous a dit hier que le nouveau régime sera beaucoup plus complexe que l'actuel. À leur avis, la rédaction du projet de loi est telle qu'il ne parviendra pas à ses objectifs. Avez-vous des commentaires à faire sur ceci? Êtes-vous d'accord ou non avec eux?

M. Elliot: Je vais essayer de vous répondre. Cela ne fait aucun doute. Nous nous sommes inquiétés très sérieusement de la formulation du projet de loi C-19 et des interprétations contradictoires qu'on peut faire du critère du renversement du fardeau de la preuve. L'ACC s'en est également inquiétée. Nous nous sommes efforcés, tout comme l'ACC, d'indiquer les

[Texte]

changed to make it a much more meaningful test. I think without question that we would certainly support the efforts to have a meaningful test, if you are going to have a reverse onus test at all.

Mr. Angus: There have been some suggestions, particularly by shippers, that we should skip the reverse onus component and move directly to fit, willing and able. How do you feel about that?

Mr. Frazer: I believe the CTA has put a condition that they would like to see a national safety code and put the national safety code in place and let us get down and get at it, as opposed to going reverse onus and then waiting three or four or five years or what have you. Our major concern is, you know, let us play by the same rules. Let us make sure that the equipment is up to standard, the drivers are up to standard and that we are running a safe efficient industry.

One of the things you are going to find, and I have heard this in several briefs this morning, there are going to be a lot more trucks on the road. I dispute that. I do not think there will be a lot more trucks. There will be as many trucks, but there will be a lot more companies on the road. Our company has a fleet of 300 vehicles. We may well end up with a fleet of 200 vehicles and 100 of our guys out there with their own trucking companies.

I am quite confident we can make sure that our equipment is in good shape and make sure that our replacement programs are in place and so on. But once those 100 guys are out there, it is going to be up to provincial and federal governments to regulate them, because I will not have to any more. And that is going to be the real crunch.

That is what you have seen in the United States, the fact that there is just a lot more independent companies as opposed to a lot more trucks. You will not see trucks going down the road empty both ways; there has to be freight.

Mr. Angus: In that new environment, where you have a lot more companies, as you say, a lot more owner-operators, and you get into very intense competition where in some cases truckers are going from load to load in terms of making ends meet, where do they start cutting corners? Regardless of what the laws may be and the rules and the national safety code, there are some realities. What will go first, and then along the line? What will they put at risk?

Mr. Frazer: If you have a banker who wants his money and you have your truck and trailer mortgaged, you are going to—what is the expression?—work a little harder, which means you are going to work a little longer. You may forego a new set of tires and try to get an extra 25,000 or 30,000 kilometres out of your rubber, and so on. You still have to put fuel in it. So the basic fixed expenses are going to be there. You have to buy fuel, you have to make your truck payment or you will be out of business very quickly. So it is the variable expenses that you

[Traduction]

modifications qu'on pourrait apporter à cette formulation pour que ce critère soit plus significatif. Je crois que, hors de tout doute, nous appuierions les efforts destinés à avoir un critère qui ait du sens si vous tenez à ce que ce critère du renversement de la preuve soit présent.

M. Angus: On nous a suggéré, en particulier les expéditeurs, de mettre de côté l'élément du renversement du fardeau de la preuve et d'aller directement au critère de «prêt, apte et disposé». Qu'en pensez-vous?

M. Frazer: Je crois que l'ACC a posé une condition: Ils aimeraient qu'on ait un code national de sécurité, qu'on l'applique, qu'on l'étudie et qu'on s'y habitue au lieu de se servir du renversement du fardeau de la preuve et d'attendre ensuite trois, quatre ou cinq ans. Comme je vous l'ai déjà dit, ce à quoi nous tenons le plus est d'être soumis aux mêmes règlements. Assurons-nous que le matériel répond aux normes, que les conducteurs répondent aux normes et que notre secteur d'activité est efficace et sécuritaire.

Plusieurs vous ont dit ce matin que vous allez vous apercevoir qu'il y aura beaucoup plus de camions sur les routes. Je ne suis pas d'accord. Je ne crois pas qu'il y aura beaucoup plus de camions. Il y aura autant de camions sur les routes, mais répartis en entre beaucoup plus de sociétés. Nous avons une flotte de 300 véhicules. Il est fort possible que nous nous retrouvions avec une flotte de 200 véhicules et que 100 de nos employés actuels aient leurs entreprises de camionnage.

Je suis convaincu que nous pouvons nous assurer que notre matériel est en bon état, que nous avons un bon programme de remplacement du matériel bien appliqué, etc. Par contre, dans le cas de ces 100 nouveaux venus, il incombera aux gouvernements provincial et fédéral de les réglementer parce que ce ne sera plus mon affaire. Le vrai point sensible sera là.

C'est ce qui s'est passé aux États-Unis où on a constaté un nombre beaucoup plus important de sociétés indépendantes et non pas un beaucoup plus grand nombre de camions. Vous ne verrez pas des camions faire l'aller-retour à vide. Il faut qu'ils transportent quelque chose.

M. Angus: Dans ce nouveau contexte, où nous verrons, comme vous nous l'avez dit, beaucoup plus de sociétés, beaucoup plus de propriétaires-exploitants, où la concurrence sera beaucoup plus forte et où les camionneurs courront parfois de chargement en chargement pour boucler leurs fins de mois, ou croyez-vous qu'ils vont commencer à rogner les dépenses? Indépendamment de la loi, des règlements et du code national de sécurité, cela risque d'être la réalité. Que couperont-ils d'abord? Ou prendront-ils des risques?

M. Frazer: Si votre camion et votre remorque sont hypothéqués, que vous avez un banquier qui veut son argent, vous allez devoir travailler un peu plus fort, ce qui veut dire des heures un peu plus longues. Vous pouvez essayer de prolonger la vie de vos pneus pour en tirer 25,000 ou 30,000 kilomètres de plus. Vous devrez par contre toujours remplir votre réservoir. Les coûts fixes de base seront donc toujours là. Vous devrez acheter de l'essence, rembourser votre camion, autrement vous cesserez rapidement d'être en affaires. Ce sont donc les frais

[Text]

are going to look at, and that is going to be hours of work. It is going to be maintenance and so on, whatever.

That is what we see as an industry. As a major company we have to control the hours of work and we have maintenance programs and so on. We do not do a profit and loss on an individual truck; we maintain a fleet of trucks and so on.

Those are some of the down sides and that is what our industry is saying. If we all play by the same rules, the responsibility for maintaining our fleet is going to rest with the public sector, with the government, if in fact there are 100 new companies out there.

Mr. Angus: But the reality is we are not concerned about the large fleets because, as you say, you have the built-in mechanisms. It is the new entrants that we are concerned about.

Mr. Frazer: I do not think the large fleets are going to be concerned about as much. There will be some concern about an independent owner-operator or independent company or whatever in the marketplace. I think we are sitting back very concerned about the major competition, which is the Crown corporation called CN with their intermodal operations, with their TerraTransport operations. You know, it has been a long hard battle to finally convince the transport people that TerraTransport was out there. It is a great deal for the shippers and so on, but it is not good for a healthy industry. And if in our taxes we are picking up the costs of that, who is the winner?

• 1100

You stand on your own, you make a dollar, you pay your taxes, and you do a good job. Now, if I have to go out there and compete with a different set of rules, where do I go? And I am sure the chairman does not want to see Ted Frazer walking down the hall to his office, with his hand out, looking for a \$1.50 a mile subsidy to run my trucking company.

Mr. Angus: But in fairness, Mr. Frazer, you have also just suggested that there needs to be federal subsidies for road construction and maintenance.

Mr. Frazer: Road construction, rail construction, airlines, airports, whatever.

Mr. Angus: Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you Mr. Angus.

Next on my list are Mr. Cochrane and Mr. Clifford. We are running a full slot behind, and I hope they govern themselves accordingly. This is a very important witness—some very important people, let alone whom they represent.

Mr. Cochrane: Thank you very much. It is interesting, in light of Mr. Angus' last question about subsidies for highways and so on, because one of the messages from the rail companies is that they are the only mode of transportation in the country that has to provide their own roadbed; that you are in

[Translation]

variables que vous essaieriez de réduire et cela veut dire des heures de travail. Ce sera l'entretien, etc . . .

Appartenant à ce secteur d'activité, nous croyons que ça se passera comme ça. Étant une grosse société, nous devons exercer un contrôle sur les heures de travail, nous avons des programmes d'entretien, etc. Nous ne réalisons pas des profits ou des pertes sur un camion donné. Nous exploitons une flotte de camions.

Ce sont les risques que nous entrevoyons et c'est ce que les représentants de ce secteur d'activité vous disent. Si nous avons tous à respecter les mêmes règlements, la responsabilité de l'entretien de nos flottes reviendra au secteur public, au gouvernement, s'il y a effectivement 100 nouvelles sociétés de camionnage sur le marché.

M. Angus: En vérité, nous ne nous inquiétons pas des grosses flottes parce que, comme vous le dites, elles ont leur propre mécanisme de contrôle. C'est à propos des nouveaux venus que nous nous inquiétons.

M. Frazer: Je ne crois pas que cela va autant toucher les grosses flottes. C'est à propos des propriétaires-exploitants ou des sociétés indépendantes, ou des nouveaux venus sur le marché, que nous nous inquiétons. Quant à nous, ce qui nous préoccupe surtout, c'est la concurrence d'une société d'État qui s'appelle le CN avec son service intermodal, avec TerraTransport. Il a fallu beaucoup d'efforts, vous le savez, pour finalement convaincre les gens du domaine du transport que TerraTransport était là. C'est important pour les expéditeurs mais ce n'est pas aussi bon pour un secteur d'activité en bonne santé. Si nous en payons les coûts avec nos impôts, qui est le gagnant?

Vous vous organisez tout seul, vous gagnez de l'argent, vous payez vos impôts et vous faites un bon travail. Maintenant, si je dois faire concurrence avec de nouvelles règles du jeu, qu'est-ce que je fais? Je sais fort bien que le président ne veut pas voir Ted Frazer se rendre à son bureau, les bras ballants, cherchant à obtenir une subvention de 1,50\$ par mille pour faire tourner l'entreprise de camionnage.

M. Angus: Oui, mais pour être juste, monsieur Frazer, vous avez aussi laissé entendre qu'il faudra des subventions fédérales pour la construction et l'entretien des routes.

M. Frazer: La construction de routes, de voies ferrées, d'aéroports, la mise en place de lignes aériennes, etc.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

D'après ma liste, c'est maintenant le tour de M. Cochrane, puis de M. Clifford. Nous avons accumulé du retard et j'espère qu'ils agiront en conséquence. Nous avons devant nous un témoin très important qui représente des gens très importants.

M. Cochrane: Merci beaucoup. La réponse à la dernière question de M. Angus sur les autoroutes etc. est intéressante. En effet, l'un des messages que nous ont livrés les chemins de fer est qu'elles sont le seul moyen de transport au pays qui doit payer lui-même les assises de ses voies. À leur avis, vous êtes

[Texte]

essence subsidized by all the programs the federal and provincial governments have to build roads. And yet you are now saying, do not give them a break on compensatory rates and so on, because it obviously conflicts with you and it is competition.

In light of that, is it your belief that your operation is fully compensatory, the rates that you charge?

Mr. Frazer: Fully compensatory in terms of making money or losing money?

Mr. Cochrane: No, obviously in the case of losing.

An hon. member: Cost recovery.

Mr. Cochrane: Yes, cost recovery to the system, I guess.

Mr. Frazer: No. I think if you look at the impact of TerraTransport, or the impact of an intermodal operation—we run a long haul, a short haul operation. We run between three provinces, speaking of my specific company, and we do not know if the run between Moncton and Halifax is exactly covering its cost. We know that to service Yarmouth and Sydney and New Glasgow, and so on, we take the revenue, and we take the expenses, and we try to work out an amount per mile cost and so on. We do not have a sophisticated computer system, and a thousand beam counters, all out there doing a profit and loss statement on every mile for every area we go to.

Mr. Cochrane: But at the same time, the industry expects CN to do that or CP.

Mr. Frazer: I think if the trucking industry managed to have a bottom line, the equivalent of that particular Crown corporation, we would probably start to keep track of our costs a little more.

Mr. Cochrane: But there could be short hauls that are not compensatory in the trucking industry—

Mr. Frazer: Oh, absolutely.

Mr. Cochrane: —to feed the other lines and so on. But is that something we should not allow the railroads to do? Mr. Thompson?

Mr. Thompson: We probably would eliminate them if we could identify them, I think, is what Mr. Frazer would agree with.

Mr. Cochrane: Okay. There is another thing that I wanted to ask. The reverse onus test, we are getting all kinds of messages on that from the shippers and the truckers obviously. We are now saying three years before we go to fit, willing, and able. I have heard some people saying, do away with it now, bring in the National Safety Code and go ahead. Others are saying, in the absence of the safety code, leave it for three years. Others are now saying, maybe five years. Shippers are reacting negatively to that. What is the Atlantic Provinces Trucking Association or the CTA's position with regard to extending the period of reverse onus?

[Traduction]

en vérité subventionnés par tous les programmes de construction de routes des gouvernements fédéral et provinciaux. Pourtant, vous nous dites de ne pas leur accorder de privilèges à propos des prix à caractère compensatoire et des autres dispositions parce que cela vous nuirait et irait à l'encontre de la concurrence.

En tenant compte de tout ceci, êtes-vous d'avis que vos prix ont vraiment un caractère compensatoire complet?

M. Frazer: Un caractère compensatoire complet en termes de gagner de l'argent ou d'en perdre?

M. Cochrane: Non, je parle bien sûr de perdre de l'argent.

Une voix: Couvrir vos coûts.

M. Cochrane: Oui, la récupération des coûts du système.

M. Frazer: Non. Je crois que, si vous évaluez les conséquences de TerraTransport, ou celles d'activités intermodales... nous avons des trajets longs et des trajets courts. En ce qui concerne la société, nous couvrons trois provinces et nous ne savons pas si nous couvrons exactement nos coûts avec un transport entre Moncton et Halifax. Nous savons que pour desservir Yarmouth et Sydney et New Glasgow, etc., nous prenons les revenus, nous déduisons les dépenses et nous essayons de déterminer un coût par mille. Nous ne disposons pas d'un système informatique sophistiqué ni d'un millier de compteurs à rayons produisant un état de pertes et profits pour chaque mille parcouru dans chaque région où nous allons.

M. Cochrane: Mais en même temps, le secteur s'attend à ce que le CN ou le CP le fasse.

M. Frazer: Je suppose que, si le secteur du camionnage pouvait avoir un résultat équivalent à celui de cette société d'État, nous pourrions probablement commencer à cerner nos coûts avec plus de précision.

M. Cochrane: Mais il pourrait y avoir des transports sur courte distance qui ne seraient pas à caractère compensatoire dans le secteur du camionnage...

M. Frazer: Bien sûr.

M. Cochrane: Pour approvisionner les autres itinéraires, etc. Est-ce que nous ne devrions pas permettre aux compagnies de chemin de fer de le faire? Monsieur Thompson?

M. Thompson: Nous le ferions probablement disparaître si nous pouvions les identifier. Je crois que M. Frazer sera d'accord avec moi.

M. Cochrane: D'accord. Je voulais aborder une autre question avec vous. En ce qui concerne le critère du renversement du fardeau de la preuve, les expéditeurs et les camionneurs nous disent quantité de choses à ce sujet. Nous parlons maintenant de trois ans avant d'en arriver au critère de «prêt, apte et disposé». Certains nous ont dit: «allons tout de suite à cette étape, adoptons le Code national de sécurité et allons de l'avant». D'autres nous disent: «en l'absence d'un Code de sécurité, attendons trois ans». Il y a encore d'autres qui nous disent: «attendons peut-être cinq ans». Les expéditeurs n'y sont pas favorables. Quelle est la prise de position de l'Atlantic Provinces Trucking Association, ou de l'ACC, en ce qui

[Text]

Mr. Benjamin: They say that it will not work.

Mr. Cochrane: You are now speaking for them? Okay. You guys are in trouble. No, no, I am just teasing. Go ahead.

Mr. Frazer: I believe that the CTA is saying, put a National Safety Code in place; let us get down and get at it.

Mr. Cochrane: So you are saying that you want a one-year delay on Bill C-19 until the National Safety Code is in place?

Mr. Frazer: No. I think what we are saying is, get a National Safety Code and then we will go into a deregulated environment. We will all know what the rules are going to be—

Mr. Cochrane: So leave the reverse onus there until it is in place?

Mr. Frazer: No, get a National Safety Code in place and then let us get down and get at it.

Mr. Cochrane: The Minister is trying to arrange a financial package for the provinces and so on, but it is going to take some time. What about that time period? Tell me what you want?

An hon. member: Do not proclaim the act.

Mr. Cochrane: I asked them that, but they have not answered.

An hon. member: They told you.

Mr. Cochrane: So you are saying, do not proclaim Bill C-19 until the National Safety Code is in place?

Mr. Frazer: No. I was saying that our position is this: put in effect a National Safety Code and let us get down and get at the intent of the legislation. Make everybody happy.

Mr. Cochrane: I guess there are physical constraints to putting it in immediately. That is what the provinces are telling us. Dale?

Mr. Elliot: Maybe I should try to answer that, for a little clarification. I think the trucking industry and certainly CTA are saying that it is essential that you have a National Safety Code before you go to deregulation; otherwise, you will have the elements that you had in the United States. I think that is the key thing: number one is the National Safety Code.

• 1105

The number two concern is that if we are going to have a reverse onus test then it should be meaningful, and that I believe to be the position the truckers would wish. The truckers may have gotten discouraged on reverse onus simply because it was not meaningful and therefore said, well, if it is not going to be meaningful then at least it is essential that you have a National Safety Code. But I think if you took a straw vote

[Translation]

concerne le prolongement de la période de vie du critère du renversement du fardeau de la preuve?

M. Benjamin: Ils disent que ça ne marchera pas.

M. Cochrane: Vous êtes leur porte-parole maintenant? Eh bien, messieurs, vous n'êtes pas sortis du bois. Non, non, je plaisante. Continuez.

M. Frazer: Je crois que l'ACC dit: «adoptons un Code national de sécurité, appliquons-le et vivons avec».

M. Cochrane: Vous nous dites donc que vous voulez un délai d'un an pour le projet de loi C-19 jusqu'à ce que le Code national de sécurité soit en place?

M. Frazer: Non, ce que nous vous disons est adoptons: «un Code national de sécurité, puis passons dans un milieu déréglementé». Nous saurons alors tous ce que seront les règles du jeu...

M. Cochrane: Conservons donc le critère du renversement du fardeau de la preuve jusqu'à ce qu'il soit en place?

M. Frazer: Non, adoptons un Code national de sécurité, appliquons-le et vivons avec.

M. Cochrane: Le Ministre essaie de mettre sur pied un ensemble financier pour les provinces, mais cela va prendre un certain temps. Qu'est-ce qui va se passer pendant ce temps? Quels sont vos souhaits?

Une voix: Ne pas adopter la loi.

M. Cochrane: Je le leur ai demandé, mais ils ne m'ont pas répondu.

Une voix: Ils vous l'ont dit.

M. Cochrane: Vous dites donc qu'il ne faut pas adopter le projet de loi C-19 avant que le Code national de sécurité soit en place?

M. Frazer: Non. Je vous ai dit que notre position est d'adopter le Code national de sécurité, de l'appliquer et d'atteindre l'objectif de la législation. Rendons tout le monde heureux.

M. Cochrane: Je crois qu'il y a des contraintes matérielles à son application immédiate. C'est ce que nous disent les provinces. Dale?

M. Elliot: Je vais essayer de répondre à cela pour clarifier un peu les choses. Le secteur du camionnage et en particulier l'ACC disent qu'il est indispensable d'avoir un Code national de sécurité avant d'arriver à la déréglementation car, autrement, on se retrouverait dans la situation qui a prévalu aux États-Unis. Je crois que c'est la chose la plus importante: la première priorité est le Code national de sécurité.

La seconde préoccupation est que, si nous voulons avoir un critère du renversement du fardeau de la preuve, alors il faudrait qu'il ait du sens. Je crois que c'est la position des camionneurs. Il est possible qu'ils aient été découragés par ce renversement du fardeau de la preuve tout simplement parce qu'il n'avait pas beaucoup de sens et qu'ils se disaient alors qu'il était essentiel d'avoir, au moins, un Code national de

[Texte]

among truckers you would probably get a somewhat mixed answer as to what was supported. So that is what we are trying to say.

Number one is you must have a National Safety Code that is effective; but if you adopt the reverse onus test then it should also be meaningful.

The Chairman: That is exactly what the CTA said in Ottawa, too.

Mr. Clifford.

Mr. Clifford: I am happy to hear from the truckers in this part of Canada because you are interested in the National Safety Code and so are we.

Two Ministers of Transport of two other Atlantic Provinces have told us, as a result of their meetings last week with their colleagues from across Canada as well as our Minister of Transport, that they have come to an understanding on the National Safety Code. But a couple of things are coming out of this agreement to which I would like to get your reaction.

I would gather that the majority of trucks that travel the roads in New Brunswick travel the Trans-Canada Highway. Would that be the most used road?

Mr. Thompson: I would assume so, yes.

Mr. Clifford: I think that is a pretty safe deduction on all our parts. If that is true, should there be different codes in effect for the same highway, same trucks, some that are carrying trade or goods strictly within New Brunswick and some that are carrying goods outside of New Brunswick to the other Atlantic Provinces, to the rest of Canada? Should there be different rules? Should there be a different code in effect?

Mr. Thompson: I am sure our stand is no.

Mr. Clifford: The other Ministers told me that they would not compromise safety either. They did not want any compromise on their roads in their provinces so I am glad to hear you people say you should not either. But does it make any sense to have this exist?

Mr. Thompson: I would think not, especially here in the Maritimes at least, if not Atlantic Canada, because of the geographical size of the Maritimes. A good many carriers, if not most, would not operate solely within the confines of New Brunswick. They would operate in Nova Scotia and P.E.I., either-or.

Mr. Clifford: So Canadians could be assured that as far as you are concerned for New Brunswick at least, if not the rest of the Maritime Provinces, there would be no compromise of safety on the roads? In New Brunswick you want the same standards of the National Safety Code in place with all your truckers?

Mr. Thompson: And enforced to the same extent, yes.

Mr. Clifford: Absolutely.

Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

sécurité. Je crois toutefois que si on procédait à un sondage parmi les camionneurs, en leur demandant quelles solutions ils appuient, les réponses seraient partagées. C'est ce que nous essayons de vous dire.

On doit tout d'abord avoir un Code national de sécurité qui soit efficace. Si vous adoptez également le critère du fardeau de la preuve, il doit avoir du sens.

Le président: C'est exactement ce que l'ACC nous a dit à Ottawa.

Monsieur Clifford.

M. Clifford: Je suis ravi d'entendre cela des camionneurs de cette partie du pays parce que vous vous intéressez au Code national de sécurité, tout comme nous.

Les ministres des Transports des deux autres provinces Atlantiques nous ont dit, à la suite de la réunion de la semaine dernière avec leurs collègues des autres provinces et avec le ministre fédéral des Transports, qu'ils étaient parvenus à une entente sur le Code national de sécurité. J'aimerais avoir votre réaction à quelques conséquences de cette entente.

Je suppose que la majorité des camions qui parcourent les routes du Nouveau-Brunswick utilisent l'autoroute Transcanadienne. Est-ce que c'est la voie la plus utilisée?

M. Thompson: Je suppose que oui.

M. Clifford: J'ai l'impression que nous en arrivons tous à la même conclusion. Si c'est exact, faudrait-il appliquer des codes différents aux camions qui transportent des marchandises uniquement à l'intérieur du Nouveau-Brunswick et à ceux qui assurent la liaison avec les autres provinces Atlantiques ou avec le reste du Canada alors qu'ils empruntent la même autoroute et que ce sont les mêmes camions? Devrait-il y avoir des règlements différents? Faudrait-il appliquer un code différent?

M. Thompson: Je suis convaincu que notre réponse est non.

M. Clifford: Les autres ministres m'ont dit qu'ils ne feraient pas non plus de compromis sur la sécurité. Ils ne sont pas prêts à faire de compromis sur les routes de leur province et je suis ravi de vous entendre dire que vous êtes d'accord. Mais trouvez-vous logique qu'il en soit ainsi?

M. Thompson: Je ne crois pas, en particulier dans les Maritimes, sinon dans le Canada Atlantique, à cause de la taille géographique des provinces Maritimes. Bon nombre de transporteurs, sinon tous, ne limiteront pas leurs activités aux frontières du Nouveau-Brunswick. Ils iront également en Nouvelle-Écosse et/ou à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Clifford: Les Canadiens peuvent donc être assurés qu'en ce qui vous concerne, pour le Nouveau-Brunswick, sinon pour le reste des Maritimes, il ne devrait pas y avoir de compromis quant à la sécurité sur les routes? Vous voulez que les mêmes normes du Code national de sécurité s'appliquent à tous les camionneurs au Nouveau-Brunswick.

M. Thompson: Et soient appliquées de la même façon, oui.

M. Clifford: Absolument.

Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to thank you for appearing because I think it is not only important that your national association presents a view but, as we go into the regions, that your association put forward their presentations.

I want to know if you are currently consulted as a regional association? Are you currently consulted by somebody, whether at the federal or at the provincial level, for the drafting of a national code? Are you part and parcel of any discussion at present in the drafting of a national code?

Mr. Elliot: Yes, we are. As a matter of fact, I serve on the CTA National Safety Code and we have had a number of meetings across the country with the Canadian Conference of Motor Transport Administrators in the development of a National Safety Code. We have expressed some of the same concerns as we are expressing here this morning. As well, we have met with most of the provincial governments on the same matters.

• 1110

Mr. Ouellet: Now when you go to these meetings is there a representative of New Brunswick with you?

Mr. Elliot: Yes.

Mr. Ouellet: Do you have the feeling that these officials from the province are working to have a national code?

Mr. Elliot: Well, I must say, as pointed out, our views on this seem to be changing almost day by day. We were extremely concerned, I guess, at some of the last meetings we had and we expressed these concerns to the meeting of the deputy ministers which, I believe, was held last week. So there is no question that we were, and I guess we still are, because all I have read is what is in the paper.

As a committee member, I have not seen the details of the changes that are proposed to the National Safety Code. Therefore it is very difficult to answer a specific question, but I can say that we are very concerned if we end up with 10 or 12 different provincial-federal regulations on the National Safety Code and as well that many different enforcements of the same. So, yes, we are very concerned if that should ever happen across this country.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Ouellet.

Mr. Thompson, Mr. Frazer and Mr. Elliot, again I want to thank you for giving the overview so we could get into the questions; I thank members for co-operating and keeping the questions very directly on point because we did have a very extensive two hearings with your national associations and that made quite an impact as you have made an impact today.

[Translation]

Le président: Monsieur Ouellet, la parole est à vous.

M. Ouellet: Je commencerais par vous remercier d'être venus nous rencontrer parce que je crois que non seulement il est important que votre association nationale nous fasse part de ses opinions, mais que, quand nous allons dans les régions, les associations régionales nous informent également de leurs points de vue.

Je voudrais savoir si, comme association régionale, vous êtes actuellement consultés? Y a-t-il quelqu'un, au niveau fédéral ou provincial, qui vous consulte au sujet de la rédaction du code national? Êtes-vous impliqués dans les discussions qui se déroulent actuellement pour la rédaction du code national?

M. Elliot: Oui, nous y participons. En réalité, je siège au comité de l'ACC sur le Code national de sécurité et nous avons eu de nombreuses réunions à travers le pays avec la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé pour l'élaboration du Code national de sécurité. Nous y avons fait part des mêmes inquiétudes que celles dont nous vous informons ce matin. Nous avons également rencontré la plupart des gouvernements provinciaux sur ces mêmes questions.

M. Ouellet: Maintenant, quand vous allez assister à ces réunions, êtes-vous accompagné d'un représentant du Nouveau-Brunswick?

M. Elliot: Oui.

M. Ouellet: Avez-vous l'impression que ces représentants de la province veulent avoir un code national?

M. Elliot: Eh bien, je dois dire que nos opinions à ce sujet évoluent de jour en jour. Nous étions très inquiets lors des dernières réunions que nous avons eues et nous l'avons dit à la réunion des sous-ministres qui s'est tenue, je crois, la semaine dernière. Nous étions donc inquiets, je pense que nous le sommes toujours, à cause de tout ce que nous avons lu dans les journaux.

Comme membre du Comité, je n'ai pas lu le détail des modifications proposées au code national de sécurité. Il est donc très difficile de répondre à une question précise, mais je peux vous dire que nous serons très inquiets si nous aboutissons à 10 ou 12 réglementations provinciales-fédérales différentes sur le code national de sécurité et sur autant de modalités différentes d'application. Nous serions donc très inquiets si cela devait se passer comme ça au pays.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Thank you very much Mr. Ouellet.

Messieurs Thompson, Frazer et Elliot, je tiens encore à vous remercier de nous avoir fait un résumé de votre mémoire pour que nous arrivions plus rapidement aux questions. Je remercie aussi les députés de leur coopération et d'avoir posé des questions précises sur vos préoccupations particulières car nous avions déjà entendu longuement vos associations nationales. Elles nous avaient, tout comme vous aujourd'hui, fourni quantité de renseignements intéressants.

[Texte]

Thank you very much. We will call our next witness which is the New Brunswick Federation of Labour. Appearing on its behalf is Mr. Tim McCarthy, I understand, with some other people from the association.

Welcome, Mr. McCarthy. You have been sitting, I gather, for most of the morning, so you know our format. If you could give a highlight of your brief, we can then have questions and answers. Could you first identify the people with you for the record. We have your brief which has been circulated. As I say, we are running behind time, as you know. I hope we can highlight the brief and get on with the questions and answers.

Mr. Tim McCarthy (President, New Brunswick Federation of Labour): Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I will introduce those with me. Mrs. Kathryn-Ann Leger, Vice-President of the New Brunswick Federation of Labour and member of the Canadian Advisory Council on the Status of Women. I am sure she is going to speak to how deregulation affects women in the workplace today, which is very important in our view.

John Murphy is the Executive Secretary of the Federation. He is the author of the brief and has looked at your bill. Professor Fred Thayer, from the University of Pittsburgh, has come with us today to give us the view of deregulation on the other side of the border. I am sure he will have some very interesting remarks to give you on how deregulation has affected trucking and air in the United States.

First of all, Mr. Chairman, I want to welcome you here on behalf of the workers of the Province of New Brunswick. I will try to highlight the brief in the shortest form possible and then Mr. Thayer will give a few remarks to enforce what we are saying in the brief, because we have alluded to the situation in the United States under deregulation and what has transpired since it came into being.

The New Brunswick Federation of Labour has long expressed an interest in transportation matters generally and the transport policies of the provincial and the federal levels of government in particular. We firmly believe transportation links, regardless of the mode, provide an essential bond between the different regions of New Brunswick and Canada without which our ability to survive as a province and a nation, we believe, would be severely jeopardized.

• 1115

We represent 37,000 workers in this province, approximately 3,500 of whom are employed in the transport industries. As a federation, over the years we have formulated numerous policies on transportation issues. Foremost among these policies is a recognition that transportation decisions, we believe, cannot be separated from economic, social, and

[Traduction]

J'appellerais maintenant le témoin suivant qui est la *New Brunswick Federation of Labour*. Cette délégation est dirigée par M. Tim McCarthy, accompagné de quelques autres personnes.

Bienvenue, monsieur McCarthy. Vous êtes ici depuis un certain temps et vous avez donc eu l'occasion de voir comment nous fonctionnons. Si vous pouviez donc commencer par nous résumer votre mémoire, nous pourrions ensuite passer à la période de questions et de réponses. Pourriez-vous commencer, s'il vous plaît, par nous présenter les personnes qui vous accompagnent. Nous avons déjà votre mémoire et il a été distribué. Comme je l'ai déjà dit, nous sommes en retard... J'espère que vous pourrez nous faire un résumé du mémoire avant que nous passions aux questions et aux réponses.

M. Tim McCarthy (président, Fédération du travail du Nouveau-Brunswick): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, permettez-moi de vous présenter ceux qui m'accompagnent. M^{me} Kathryn-Ann Leger, vice-présidente de la Fédération du travail du Nouveau-Brunswick et membre du Conseil consultatif canadien de la situation de la femme. Je suis sûr qu'elle va vous parler de la façon dont la déréglementation touche les femmes sur le marché du travail, ce qui est très important à nos yeux.

John Murphy est le secrétaire exécutif de la Fédération. Il est l'auteur du mémoire que nous vous remettons, et c'est lui qui a étudié votre projet de loi. M. Fred Thayer est professeur à l'université de Pittsburgh. Il nous accompagne aujourd'hui pour nous dire comment s'est passée la déréglementation de l'autre côté de la frontière. Je suis convaincu qu'il aura des remarques intéressantes sur la façon dont la déréglementation a touché les secteurs du camionnage et du transport aérien aux États-Unis.

Tout d'abord, je tiens, monsieur le président, à vous souhaiter la bienvenue ici au nom des travailleurs de la province du Nouveau-Brunswick. J'essaierai de résumer notre mémoire aussi rapidement que possible, puis M. Thayer vous livrera quelques remarques venant à l'appui de ce que nous disons, parce que nous faisons allusion à ce qui s'est passé aux États-Unis depuis l'entrée en vigueur de la déréglementation.

La Fédération du travail du Nouveau-Brunswick a depuis longtemps manifesté son intérêt pour les questions de transport en général et les politiques de transport aux niveaux provincial et fédéral en particulier. Nous sommes fermement convaincus que les liaisons assurées par les services de transport, indépendamment du mode, assurent un lien essentiel entre les diverses régions du Nouveau-Brunswick et du Canada et que, sans elle, notre survie comme province et comme pays serait gravement menacée.

Nous représentons environ 37,000 travailleurs dans cette province, dont 3,500 sont employés par des entreprises du secteur des transports. Au cours des années, nous avons formulé, à titre de fédération, de nombreuses politiques sur les questions de transport. Ce qui prédomine parmi ces politiques, c'est une reconnaissance que les décisions en matière de

[Text]

regional development and we must maintain a strong public role in transportation.

Bill C-18 is a bill on national transportation and Bill C-19 a bill on motor vehicle transport by extraprovincial undertakings. Regardless of one's assessment of their contents, we believe they represent a major overhaul of Canada's transportation policy, with significant implications for all Canadians. In keeping with the government's approach to transport deregulation, Bills C-18 and C-19 reflect three basic premises: less regulation, leading to less government interference, will encourage innovation and enterprise; greater reliance on competition and market forces will result in lower unit costs, more competitive prices, and a wider range of services to shippers and the public; and the Canadian transport system exists to serve shippers and travellers.

While the government has consistently referred to its legislative proposals as "regulatory reform", we feel "deregulation" more accurately describes its approach to transport policy changes. Needless to say, regardless of the terminology chosen, the idea is that less regulation is better, and that a significant reduction in the present level of government and intervention and transport matters is better for all Canadians; and that is not acceptable to ourselves. It is a philosophy with which we do not and cannot agree. The experience here and elsewhere, in our opinion, clearly demonstrates that the well-being of workers and their families is not best served if businesses are free to pursue their self-interest in the competitive marketplace unimpeded by government rules intended to realize positive social and economic objectives in the interests of society as a whole.

It is with these thoughts in mind that we have examined Bill C-18 and Bill C-19. We now undertake to offer specific comment on the key proposed changes found within each, especially as they relate to New Brunswick and Atlantic Canada generally. I believe we have covered that quite well in our 23-page presentation, so I will just go on to the part on air transport; the three categories.

We understand Bill C-18 would largely eliminate regulation of passenger fares and cargo tariffs, allow for easier market exit, and, in the case of new licences, replace the present public convenience and necessity test by a fit, willing, and able test. We have the proponents of deregulation, who argue that this will lead to cheaper air fares, greater competition, better service, increased travel, and more industry employment. We strongly disagree; and we have yet to see anybody guarantee it is going to create more employment or there will be better jobs. That is not so.

[Translation]

transport ne peuvent pas, à notre avis, être prises sans tenir compte du développement économique, social et régional. Il faut que le secteur public conserve un rôle important dans le domaine des transports.

Le projet de loi C-18 traite de la politique nationale des transports alors que le projet de loi C-19 s'intéresse au transport par véhicule motorisé par des entreprises extraprovinciales. Indépendamment de l'évaluation qu'on peut faire de leur contenu, nous sommes d'avis qu'il s'agit d'une révision très importante de la politique canadienne en matière de transport, avec des implications importantes pour tous les Canadiens. Conformément à l'approche du gouvernement pour la déréglementation du transport, les projets de loi C-18 et C-19 reposent sur trois postulats de base: une réglementation moins lourde, amenant moins d'interférences du gouvernement, favorisera l'innovation et l'entreprise; en se remettant davantage à la concurrence et aux forces du marché, les expéditeurs et le public profiteront de coûts unitaires moins élevés, de prix plus concurrentiels et d'une plus vaste gamme de services; et le système canadien de transport est là pour servir les expéditeurs et les voyageurs.

Si le gouvernement a presque toujours fait référence à ces propositions législatives en parlant de réformes de la réglementation, il nous semble plus exact de parler de déréglementation à propos de ces modifications à la politique des transports. Indépendamment de la terminologie utilisée, l'idée est que la réduction de la réglementation est une bonne chose et que tous les Canadiens profiteront d'une diminution importante de la présence et de l'intervention du gouvernement dans le domaine du transport. Pour nous, cela n'est pas acceptable. C'est une philosophie avec laquelle nous ne sommes pas d'accord et ne pouvons pas être d'accord. L'expérience, ici comme ailleurs, démontre clairement à notre avis que le bien-être des travailleurs et de leur famille n'est pas mieux servi quand les entreprises sont libres de rechercher leur propre intérêt sur un marché concurrentiel alors que le gouvernement n'intervient pas pour imposer l'atteinte d'objectifs sociaux et économiques dans l'intérêt de toute la société.

C'est dans cette perspective que nous avons étudié les projets de loi C-18 et C-19. Nous nous en tiendrons maintenant à des commentaires précis sur les principales modifications proposées dans chaque projet de loi, plus particulièrement en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick et la région Atlantique en général. Je crois que nous sommes assez clairs dans notre mémoire de 23 pages et je passerai donc directement à la question du transport aérien et aux trois catégories.

Si nous avons bien compris, le projet de loi C-18 devrait dans une large mesure faire disparaître la réglementation sur le prix du transport aérien pour les passagers et les marchandises, permettre plus facilement de se retirer du marché et, dans le cas des nouvelles licences, remplacer le critère actuel de commodité et de nécessité publiques par le critère de prêt, apte et disposé. Ceux qui sont favorables à la déréglementation prétendront que cela amènera des prix de transport aérien moins élevés, une plus grande concurrence, un meilleur service, davantage de déplacements et plus d'emplois dans ce secteur d'activité. Nous sommes en profond désaccord et nous

[Texte]

In Atlantic Canada, the earlier CP Air take-over of EPA, in our view, illustrates the problems associated with deregulation. CP operations have now been solidated in Halifax at the expense of Gander, Newfoundland and Moncton. Entire families have been forced to relocate, and well-paying jobs have been lost. That is a fact.

Employment opportunities with emerging commuter carriers have been at substantially lower wages and benefits, and some at no benefits at all; and they involve little or no security. At the same time, airlines remain largely dependent on the actions of the major carriers for their survival.

About trucking and transport, the proposals in Bill C-18 and C-19 relating to trucking would serve to deregulate the industry by eliminating most controls over entry and exit of motor carriers. And by effectively ending the public regulation of service roads and tariff rates involving interprovincial trucking and provincial action, complementing national transport deregulation would follow.

• 1120

The deregulation of the Canadian trucking industry could very well have more serious consequences than in the U.S. where, in our view, it has had a negative impact upon the industry itself and questionable benefits to the economy. Because of Canada's scattered population, large size and financially weaker trucking industry and the dangers of American competition, all reinforced this belief on our part.

We have heard it this morning, and I am going to repeat it again because in some instances people are not consistent, that moreover, provinces such as New Brunswick which have an inferior highway system will find it exceedingly difficult to cope with the expanded trucking activity likely to materialize under transport deregulation. Our roads, especially the Trans-Canada Highway, are rapidly deteriorating because of greater truck traffic. In addition to a general breakdown of road surfaces, safety problems are more prevalent. I am sure you will hear more about that this afternoon, in statistics and figures in regard to what is happening on the highways because of the increase in truck traffic.

However, the high cost of highway construction and maintenance appears to have been conveniently ignored by the proponents of deregulation, costs which it should be noted are much higher than the various road user charges, including vehicle registration fees and fuel taxes.

[Traduction]

attendons encore de voir quelqu'un garantir que cela créera plus d'emplois ou de meilleurs emplois. Ce n'est pas vrai.

La prise de contrôle de EPA par CP Air, à laquelle nous avons récemment assisté dans la région Atlantique, montre bien les problèmes qui vont de pair avec la déréglementation. Les activités de CP ont maintenant été concentrées à Halifax aux dépens de Gander, à Terre-Neuve, et de Moncton. Des familles entières ont été obligées de déménager et des emplois bien rémunérés ont été perdus. C'est ça la réalité.

Les possibilités d'emplois qui sont apparues chez les transporteurs locaux s'accompagnaient de salaires et d'avantages sociaux nettement inférieurs, et, dans certains cas, de pas d'avantages sociaux du tout. Ces nouveaux emplois offraient également peu ou pas de sécurité d'emploi. En même temps, la survie de ces compagnies aériennes dépend dans une large mesure des mesures prises par les principaux transporteurs.

En ce qui concerne le camionnage et le domaine du transport, les propositions des projets de loi C-18 et C-19 sur le camionnage auraient pour effet de déréglementer ce secteur d'activité en éliminant la plupart des contrôles à l'entrée et à la sortie de ce secteur des entreprises en transport motorisé. En mettant effectivement fin à la réglementation publique, des services de transport routier et des tarifs du camionnage interprovincial, on en arrivera vite, après la déréglementation nationale du transport, à la déréglementation provinciale.

La déréglementation du secteur canadien du camionnage pourrait fort bien avoir des conséquences beaucoup plus graves qu'aux États-Unis où, à notre avis, elle a eu des effets néfastes sur le secteur même et où on peut mettre en doute ses bienfaits pour l'économie. La dispersion de la population canadienne, la taille et la faiblesse financière du secteur du camionnage et les dangers de la concurrence américaine, tout concourt à nous en convaincre.

On nous l'a dit ce matin, et je vais le répéter parce qu'il arrive que les gens ne soient pas cohérents. Les provinces comme le Nouveau-Brunswick dont le réseau routier n'est pas aussi beau que celui des autres provinces auront énormément de mal à faire face au camionnage plus intense qu'on verra probablement avec la déréglementation du transport. Nos routes, et en particulier l'autoroute transcanadienne, se détériorent rapidement à cause de la circulation plus intense des camions. Les problèmes de sécurité sont encore plus importants que la dégradation généralisée des revêtements routiers. Je suis convaincu que vous en entendrez parler encore davantage cet après-midi, avec des statistiques et des chiffres sur ce qui se passe sur les grandes routes à cause de l'augmentation de la circulation des camions.

Il semble toutefois que ceux qui sont en faveur de la déréglementation ont très volontiers oublié les coûts élevés de construction et d'entretien des grands axes routiers. Il faut signaler que ces coûts sont beaucoup plus élevés que ceux qui sont facturés aux divers utilisateurs du réseau routier avec, entre autres, l'immatriculation des véhicules et les taxes sur l'essence.

[Text]

In regard to rail transport, Bill C-18 promises to deregulate rail transport in Canada by replacing public rates with confidential contracts with shippers and by introducing swifter procedures for the abandonment of branch lines. We believe that the impacts of rail deregulation will be serious because of the likelihood of massive branch lines lost. That is happening already and there have been some memos leaked to the fact that it is happening right across this country. We also have the cut-backs in employment and wage levels. Also, we believe that it will be the gradual demise of the Canadian freight rail industry.

I refer again to the closure of branch lines by the railroads. For example, together with the general cost-squeezing which accompanies transport deregulation, it means major job losses. I do not have to tell you about that. The levels of manpower required for the service and maintenance of all rail lines, we believe, will decline rapidly. Both direct and indirect jobs will disappear as spin-off industries, such as the Sydney Steel Corporation, are affected.

In conclusion, we believe that Bill C-18 and Bill C-19 would lessen public regulation in favour of business at the expense of Canadians generally. We also believe, and I am sure Professor Thayer will attest to that, the U.S. experience shows that the benefits of transport deregulation are highly exaggerated and, in our view, pose a real and serious threat to smaller communities and the weaker regions of Canada, in particular the Atlantic region.

I would like to say, Mr. Chairman, about deregulation, we reiterate that it will not bring lower prices and more choice for Canadians as a whole, nor will more reliance in the private sector and market forces protect the interest of workers and consumers. We believe that our regulatory system exists precisely because the marketplace and free enterprise has failed to serve the public interest.

In closing, Mr. Chairman, we urge the committee to reject Bill C-18 and Bill C-19 and to push for transport deregulation in favour of the development and introduction of transportation policies that serve the interests of all of the people and the regions of Canada.

I guess that is it, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine, Mr. McCarthy. Did I understand Professor Thayer is going to say something? We have a half hour for your slot.

Mr. McCarthy: I realize that.

The Chairman: So if Professor Thayer wants to supplement what you have said. I have Mr. Robichaud as the first questioner and Mr. Benjamin as the second questioner.

[Translation]

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le projet de loi C-18 propose de déréglementer le transport ferroviaire au Canada en proposant de remplacer les prix publics par des contrats confidentiels passés avec les expéditeurs et en offrant des procédures plus rapides pour l'abandon des embranchements. Nous croyons que les effets de la déréglementation ferroviaire seront graves à cause de la probabilité d'un grand nombre d'abandons d'embranchements. C'est ce qui se produit déjà à travers le pays, comme des fuites nous l'ont appris. Il y a aussi une réduction de l'emploi et des niveaux de salaire. Nous croyons aussi qu'on assistera à un démantèlement graduel du secteur canadien du transport des marchandises par rail.

Je fais encore allusion à l'abandon des embranchements par les compagnies de chemin de fer. C'est ainsi que, outre le resserrement généralisé des coûts qui va de pair avec la déréglementation du transport, beaucoup d'emplois sont perdus. Je n'ai pas à vous le rappeler. Nous croyons que le niveau de main-d'oeuvre nécessaire pour le service et l'entretien des voies ferrées diminuera rapidement. Les emplois directs et indirects disparaîtront quand des entreprises secondaires, comme *Sidney Steel Corporation*, seront touchées.

En conclusion, nous pensons donc que les projet de loi C-18 et C-19 réduiront la réglementation publique à l'avantage du milieu des affaires et au détriment des Canadiens en général. Nous croyons également, et je suis sûr que M. Thayer en témoignera, que ce qui s'est passé aux États-Unis démontre que les avantages de la déréglementation du transport sont fort exagérés et, à notre avis, menacent réellement et gravement les petites communautés et les régions plus faibles du Canada, en particulier la région Atlantique.

Je tiens encore à dire, monsieur le président, à propos de la déréglementation, qu'elle ne se traduira pas par des prix plus bas et plus de choix pour l'ensemble des Canadiens, pas plus que de se fier davantage au secteur privé et aux forces du marché ne protégera les intérêts des travailleurs et des consommateurs. Nous pensons que, si nous avons actuellement un système de réglementation, c'est précisément parce que le marché et la libre entreprise n'ont pas réussi à servir les intérêts du grand public.

En terminant, monsieur le président, nous demandons avec insistance au comité de rejeter les projets de loi C-18 et C-19 et de mettre de côté la déréglementation du transport pour se consacrer à l'élaboration et à l'application d'une politique de transport qui servira les intérêts de toutes les personnes et de toutes les régions du Canada.

Voilà, j'en ai fini, monsieur le président.

Le président: Bien, monsieur McCarthy. Si j'ai bien compris, M. Thayer a quelque chose à nous dire. Nous avons encore une demi-heure à vous consacrer.

M. McCarthy: J'en prends bonne note.

Le président: Si M. Thayer veut donc ajouter quelque chose à ce que vous avez dit, qu'il le fasse. Je passerai ensuite la parole à MM. Robichaud et Benjamin qui ont des questions à vous poser.

[Texte]

Professor Fred Thayer (Adviser to the New Brunswick Federation of Labour on Deregulation): Mr. Chairman, members of the committee, it is a pleasure for me to be here from down south. Your Freedom to Move legislation is advertised as a new regulatory philosophy and, as you know, we have been experimenting in the United States with a philosophy of deregulation for some time. I have been writing on and researching this subject for about 20 years, mainly with respect to the transportation industries, but lately more broadly with respect to telecommunications and banking and other financial industries.

• 1125

Let me briefly throw out a few highlights. Overall, as noted in the Premier's presentation this morning, U.S. air fares have not dropped. That is one of the common falsehoods that is paraded around, mainly because they are supposed to drop in a regime of deregulation. It turns out, however, that the relationship between air fares and general price levels has been the same after deregulation as before. Air fares have always gone up at a much lesser rate than the general price level, in the United States.

It is significant that the deregulators produce no studies showing otherwise, except through the use of hypothetical data. The real data as to what passengers actually pay on air fares is easily available, but it is not advertised. And the reason there has not been a drop is there are now great inequities, as you have heard. Although tourist fare low prices are available for some travellers, people in small communities and lots of business people have enormously higher fares. It is also true that we have greater inefficiencies than ever in the U.S. airline system because of the excessive use of hub spoking, the excessive use of connecting flights, the over-congestion at major airports, and the under-use of efficient wide-body airplanes.

It is true there has been no significant increase in airline accidents and fatalities, but a few points must be understood in that connection. More people must now fly on commuter and air taxi airlines which historically have much worse safety records. This is hardly ever mentioned. A number of individual accidents in the United States bear the direct footprints of deregulation.

It is widely admitted that the Federal Aviation Administration inspection force must be increased. At the beginning it was stated that no increase would be required. There will be huge increases in the FAA inspection force, a major cost of deregulation. And I would point out that in recent years the FAA has been setting all-time records for fining major airlines for violations of safety. The most recent record is \$9 million on Eastern Airlines alone, but that will doubtless improve to a higher record before very long. We used to have, with the FAA, a few thousand dollars a year in safety violations, now

[Traduction]

M. Fred Thayer (professeur, conseiller sur la déréglementation auprès de la Fédération du travail du Nouveau-Brunswick): Monsieur le président, messieurs les députés, je suis très content de cette occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous. Dans *Aller sans entraves*, on dit que la nouvelle législation se fait l'écho d'une nouvelle philosophie de la réglementation et, comme vous le savez, nous faisons déjà l'expérience depuis un certain temps de cette philosophie de la déréglementation aux États-Unis. J'ai fait des recherches et publié sur ce sujet depuis environ 20 ans, essentiellement sur le secteur du transport et plus récemment sur les domaines des télécommunications, des banques et des autres institutions financières.

Permettez-moi de faire état rapidement de quelques faits. Comme on vous l'a dit ce matin, lors de la présentation du premier ministre, les prix des transports aériens aux États-Unis n'ont pas diminué. C'est là une fausseté qu'on répand partout, surtout parce qu'on s'attend à ce qu'ils diminuent avec la déréglementation. On s'aperçoit en vérité que le rapport entre le niveau des prix du transport aérien et des prix en général sont restés les mêmes après la déréglementation. Les prix du transport aérien ont toujours augmenté à des taux plus bas que l'ensemble des prix aux États-Unis.

Il est d'ailleurs significatif de constater que les responsables de la déréglementation ne publient pas d'études montrant qu'il en va autrement, sauf en se servant de données hypothétiques. Il est pourtant facile de se procurer des données réelles sur le coût des billets d'avion pour les passagers, mais on n'en fait pas de publicité. S'il n'y a pas eu de diminution, c'est que, comme vous le savez, il y a de grandes inégalités. C'est ainsi que, si les touristes peuvent obtenir des billets à bas prix dans certains cas, les habitants des petites communautés et nombre de gens d'affaires doivent payer des prix beaucoup plus élevés. Il est également vrai que le système américain de transport aérien est beaucoup plus inefficace qu'auparavant à cause du recours excessif aux réseaux en étoile, aux correspondances, à la congestion des grands aéroports et à la sous-utilisation des avions efficaces que sont les gros porteurs.

Il est vrai qu'il n'y a pas eu d'augmentation marquée des accidents d'avion et des décès, mais à ce sujet, il faut souligner un certain nombre de choses. D'avantage de gens empruntent maintenant des compagnies aériennes locales et des services d'avions taxis qui ont eu par le passé une bien plus mauvaise performance au chapitre de la sécurité. On ne le mentionne jamais. Nombre d'accidents individuels aux États-Unis sont le résultat direct de la déréglementation.

Tout le monde reconnaît qu'il faut augmenter le nombre d'inspecteurs de la *Federal Aviation Administration*. On prétendait pourtant au début que cela ne serait pas nécessaire. Le nombre d'inspecteurs de la FAA devra cependant être gonflé de beaucoup, un des coûts importants de la déréglementation. Je signalerai aussi qu'au cours des dernières années la FAA a battu tous les records d'amendes auprès des grandes compagnies aériennes pour la violation des règlements sur la sécurité. Le record le plus récent est l'amende de 9 millions de dollars imposée à Eastern Airlines, mais il ne fait aucun doute

[Text]

an under-worked/over-worked FAA inspection force finds more safety violations than can be imagined.

As I mentioned earlier, the congestion in the air, largely due to excessive hub spoke operations and the scheduling of 36 airplanes to land simultaneously at O'Hare field, has given us a tremendous increase in near-miss/near-collisions, and the National Safety Board, and now members of Congress, warn constantly that we face disaster.

In trucking there is little doubt that our rates have dropped, but there is no doubt at all that the decline in trucking safety in the United States is a major scandal. Some of your witnesses this morning were referring to that obliquely. I will refer to it a little more directly, since it has become a staple of national television in the United States to show what is happening in the trucking industry.

Truckers routinely take drugs to drive 25 or more hours at a time without resting, because you cannot go from the west coast to the east coast in less than four days to deliver produce unless you violate the regulations. And they all do it. They maintain false log books. They maintain licences in many states so if their licence has been suspended they will not get caught with a suspended licence.

Although it is true that big retailers and shippers like lower fares, the question is, as has been mentioned to you this morning, road deterioration, heavier trucks, and ultimately who pays for the high insurance rates or compensation for the uninsured drivers and trucks. Our insured rates are so high now that lots of drivers are taking a chance without insurance. And what are the costs of all the accidents?

I want to make one major point in connection with this with respect to the proposal that has been broadly discussed this morning. In conditions of all-out competition, whatever the industry, everybody ultimately feels compelled to cheat. When the regime compels people to cheat, a million inspectors cannot catch the cheaters. We are trying to develop national licensing standards for truck drivers and you are trying to implement a safety code. That, I submit to you, with all due respect, is pious rhetoric. When everybody is compelled to cheat, the code means nothing, and everybody must take a chance or immediately go bankrupt anyway. That is a philosophical issue, with respect to this question before you. We are talking about a philosophy because the legislation is advertised as philosophy.

[Translation]

que nous verrons des chiffres plus élevés avant longtemps. Nous avons l'habitude auparavant de voir la FAA imposer quelques milliers de dollars d'amendes pour des violations aux règlements sur la sécurité. Maintenant, avec un plus petit nombre d'inspecteurs surchargés de travail, la FAA constate d'avantage de violations qu'on ne peut l'imaginer.

Comme je l'ai dit plus tôt, l'encombrement de la circulation aérienne, qui est pour l'essentiel dû à un trop grand nombre de réseaux en étoile et aux horaires qui font que 36 avions doivent atterrir en même temps à l'aéroport de O'Hare, fait qu'il y a eu une augmentation énorme des accidents et des collisions évités de justesse. Le *National Safety Board*, et même les membres du Congrès, nous avisent constamment que nous sommes au bord du désastre.

En ce qui concerne le camionnage, il y en a peu à contester que les prix ont baissé, mais personne ne conteste non plus que la diminution de la sécurité de ce secteur aux Etats-Unis est un énorme scandale. Certains de vos témoins ce matin y ont fait allusion de façon détournée. J'en traiterai de façon un peu plus directe puisque c'est devenu un des grands sujets d'actualité à la télévision nationale aux Etats-Unis. On nous montre régulièrement ce qui se passe dans le domaine du transport.

Les camionneurs prennent régulièrement des médicaments pour être capables de conduire 25 heures ou plus parce que vous ne pouvez pas mettre moins de quatre jours pour aller de la côte ouest à la côte est pour livrer des produits sans enfreindre la réglementation. Et ils le font tous... Leurs livres de bord sont faux. Ils sont immatriculés dans plusieurs Etats pour ne pas être pris avec un permis suspendu si cela leur arrive.

S'il est vrai que les détaillants et les expéditeurs sont satisfaits de payer des prix plus bas, comme on vous l'a déjà dit ce matin, la question est de savoir qui paye en fin de compte pour la détérioration accélérée des routes par des camions plus lourds, et pour les primes d'assurance ou les dédommagements plus élevés imputables aux chauffeurs et aux camions qui ne sont pas assurés. Nos primes d'assurance sont si élevées maintenant qu'il y a beaucoup de conducteurs qui prennent le risque de conduire sans assurance. Quels sont les coûts de tous ces accidents?

Je voudrais soulever un élément important à propos de la proposition qui a été débattue en détail ici ce matin. Quel que soit le secteur d'activité, quand la concurrence devient complètement libre, tout le monde se sentira obligé, en dernier ressort, de tricher. Et quand un système pousse les gens à tricher, un million d'inspecteurs ne suffiront pas à prendre en défaut ceux qui le font. Nous tentons d'élaborer des normes nationales de délivrance de permis de conduire aux conducteurs de camion et vous tentez de mettre en oeuvre un Code de sécurité. Avec tout le respect que je vous dois, permettez-moi de vous dire qu'il ne s'agit que de vœux pieux. Lorsque tout le monde est poussé à tricher, le code ne veut rien dire, et chacun doit prendre un risque ou immédiatement faire faillite. Il s'agit d'une question philosophique, du moins en ce qui a trait à la question que vous débattiez. Nous parlons de philosophie parce que la loi est présentée comme une nouvelle philosophie.

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Does the current scandal in U.S. trucking safety have anything to do with deregulation, or does the routine wandering of drug money by banks have anything to do with deregulation? Many, many banks are forced into bitter competition, and they must struggle to get deposits from competing banks. Everybody sets up branch banks all over the country and there is more competition for depositors.

It has become a routine matter for people to walk into banks with laundry bags full of cash and have the cash taken on deposits and not reported to government. We have a lot of criminal cases on that. We have a lot of requests for amnesty, and some of our biggest banks have been caught at it. I do not believe the bankers were born criminals. They are compelled by their environment to cheat, and they cheat.

The Chairman: Prof. Thayer, how much longer are you going to be?

Prof. Thayer: About one minute.

The Chairman: One minute. The fact is we have a half hour slot here, and if you want one minute, that is fine. Then we will have 10 minutes left for questioning.

Prof. Thayer: I suggest to you that to fairly consider the possible connection between all that competition and cheating is a form of negligence. I have one broader point that I will make here, and I commend it to you, because the issue is really broader.

In the United States, whether they are right or wrong, it remains the case that in the Great Depression, the two presidents who tried to cope with it—Herbert Hoover and Franklin Roosevelt—both stated that the Great Depression itself had one cause, and one cause alone. This is what they stated, not me, and the cause was excessive and unregulated competition in all major industries. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you very much Mr. McCarthy and Prof. Thayer. I open it up for questioning. We have 10 minutes. Mr. Robichaud, Mr. Benjamin and Mr. Clifford.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank you for your presentation, which is very elaborate. You say that we should reject Bill C-18 and Bill C-19, but you mention the well-being of workers... Is there any way—this bill is going to go through; it will be law in a little while—that we can amend this bill to provide some measure of protection for the workers?

Mr. McCarthy: We are saying at the outset that we are totally opposed to the bill, and I would like to put the question in reverse. Can anybody on this committee tell me, or tell the workers of this province, what guarantee they will have after this bill is passed and proclaimed and comes into being? How many people are going to suffer and lose jobs because of the implementation of the bill? You tell me that. You tell me why it is so good.

Est-ce que le scandale qui frappe actuellement la sécurité du camionnage aux États-Unis a quelque chose à voir avec la déréglementation? Ou le lessivage courant de l'argent de la drogue par les banques a-t-il quelque chose à voir avec la déréglementation? De très nombreuses banques doivent faire face à une concurrence féroce et elles luttent pour arracher des dépôts à leurs concurrentes. Chaque banque établit des succursales dans tout le pays et les déposants profitent d'une plus grande concurrence.

Il est devenu normal pour des gens de se présenter à la banque avec des sacs remplis d'argent et de le déposer sans que cela ne soit signalé au gouvernement. Il y a un grand nombre de cas criminels de ce genre. Il y a beaucoup de demandes d'amnistie également et certaines de nos plus grandes banques sont impliquées. Je ne crois pas que les banquiers soient nés criminels. Ils sont forcés par leur milieu à tricher, et ils trichent.

Le président: Professeur Thayer, en avez-vous encore pour longtemps?

M. Thayer: Environ une minute.

Le président: Une minute. Nous avons ici un jeu d'une demi-heure, et si vous voulez une minute, c'est parfait. Nous aurons alors dix minutes pour poser des questions.

M. Thayer: Je vous ai laissé entendre qu'il s'agissait d'une forme de négligence d'envisager avec impartialité le lien possible entre toute cette concurrence et la tricherie. J'aimerais maintenant soulever un point plus général, et j'aimerais vous le livrer parce qu'il s'agit d'une question beaucoup plus générale.

Aux États-Unis, qu'ils aient tort ou raison, les deux présidents qui ont tenté de sortir le pays de la grande dépression—Herbert Hoover et Franklin Roosevelt—ont tous les deux déclaré que la crise en soit n'avait qu'une cause, et une seule grande cause. C'est ce qu'ils ont dit, pas moi, et cette cause c'était la concurrence excessive et non réglementée dans tous les principaux secteurs industriels. Merci, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McCarthy et professeur Thayer. Nous passons maintenant à la période de questions. Nous avons dix minutes. M. Robichaud, M. Benjamin et M. Clifford.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. J'aimerais vous remercier pour votre présentation très élaborée. Vous dites qu'on devrait rejeter les projets de loi C-18 et C-19, mais vous mentionnez le bien-être des travailleurs... Y a-t-il une façon—ce projet de loi sera adopté, il deviendra loi dans peu de temps—de modifier ce projet de loi pour assurer une certaine protection aux travailleurs?

M. McCarthy: Nous avons dit dès le début de notre présentation que nous étions totalement opposés à ce projet de loi, et j'aimerais vous poser la question inverse. Est-ce quelqu'un de ce comité peut me dire, ou dire aux travailleurs de cette province, quelles garanties ils auront après que ce projet de loi aura été adopté, promulgué et appliqué? Combien de personnes en souffriront et perdront leur emploi par suite de

[Text]

Prof. Thayer: We had a similar provision in airline deregulation. It was never enforced because it cannot be.

Mr. McCarthy: We have been hearing from this government, since day one, the things that they are going to do. I have yet to see anything. You tell me what is good about the bill.

The Chairman: Mr. McCarthy—Moncton is the perfect place—what guarantee is there now about anything? That is right.

Mr. Angus: With this government.

Some hon. members: Hear, hear!

The Chairman: No, no. I said—oh, well, that is fine Mr. Angus, if you want to make a little fun.

Mr. McCarthy: With regard to Moncton, Mr. Chairman—

The Chairman: You asked me a total question. I say in the present regime of transport that we have, without Bill C-18 and Bill C-19, what guarantee is there for the good people of Moncton about the CN shops, and what is the good guarantee about what is going on now in the transportation industry, both in air, rail, and trucks?

Mr. McCarthy: We will still have those types of situations until the philosophy of people changes.

The Chairman: Then, that is another—yes, we can always have a difference of opinion about that.

Mr. Robichaud: You are saying that the only logical thing for us to do, if we want to protect the workers, is to reject outright Bill C-18 and Bill C-19 the way they are proposed right now.

• 1135

Mr. McCarthy: That is right, if you want to have regulation across this country, and if you want to look at regions of Canada and at certain parts of Canada and work from there, but not come along and say where deregulation is going to take place but not tell us exactly what guarantee the workers have in this province or any province in Canada. You give me that guarantee.

Mr. Robichaud: In your remarks, Mr. McCarthy, you mentioned that Mrs. Leger would have something to say about how women would be affected by the present legislation. Could we hear from Mrs. Leger, please?

• 1140

Mrs. Kathryn-Ann Leger (Vice-President, New Brunswick Federation of Labour): Perhaps the best way I can answer that is to give you an example of exactly what has happened right here in Atlantic Canada with the transfer of CP Air to

[Translation]

la mise en oeuvre de ce projet de loi? Pouvez-vous me dire cela? Pouvez-me dire pourquoi il est si bon?

M. Thayer: Nous avons une disposition semblable dans la déréglementation des lignes aériennes. Elle n'a jamais été appliquée parce qu'on ne le pouvait pas.

M. McCarthy: Depuis le premier jour, le gouvernement nous dit ce qu'il va faire. Il n'a encore rien fait. Pouvez-vous me dire ce qu'il y a de bon dans ce projet de loi?

Le président: Monsieur McCarthy—Moncton est l'endroit idéal—quelles garanties a-t-on aujourd'hui dans n'importe quel domaine? C'est vrai.

M. Angus: Avec le présent gouvernement.

Des voix: Bravo, Bravo!

Le président: Non, non. J'ai dit—oh, c'est très bien, monsieur Angus, si vous voulez vous amuser un peu.

M. McCarthy: En ce qui concerne Moncton, monsieur le président...

Le président: Vous m'avez posé une question globale. Je dis que, dans le cadre du régime actuel de transport, sans le projet de loi C-18 et le projet de loi C-19, quelles garanties pouvons-nous offrir aux gens de Moncton à propos des ateliers du CN? Et quelles bonnes garanties pouvons-nous offrir concernant ce qui se passe maintenant dans le secteur des transports, dans l'aviation, le chemin de fer et le camionnage?

M. McCarthy: Nous aurons toujours ce genre de situation jusqu'à ce que les gens changent de mentalité.

Le président: Alors, c'est une autre question—oui, nous divergerons toujours d'opinion à ce propos.

M. Robichaud: Vous nous dites que la seule chose logique que nous ayons à faire, si on veut protéger les travailleurs est de rejeter sur-le-champ les projets de loi C-18 et C-19 dans la forme qu'ils ont maintenant.

M. McCarthy: C'est ça, si vous voulez réglementer dans tout le pays, et si vous voulez examiner les régions du Canada et certaines parties du Canada et travailler à partir de là, mais pas venir et dire où il y aura des réglementations sans nous dire exactement quelle garantie vous pouvez offrir aux travailleurs de cette province ou de n'importe quelle province du Canada. Vous me donnez cette garantie.

M. Robichaud: Dans vos remarques, monsieur McCarthy, vous avez indiqué que M^{me} Leger aurait sûrement quelque chose à dire sur la façon dont les femmes seraient touchées par la présente loi. Pouvons-nous entendre M^{me} Leger, s'il vous plaît?

Mme Kathryn-Ann Leger (vice-présidente, Fédération du travail du Nouveau-Brunswick): La meilleure façon de répondre à cette question serait peut-être de vous donner un exemple de ce qui s'est exactement passé ici dans les provinces

[Texte]

Halifax, as mentioned in the brief, the new carriers. I would invite you to compare the wages of the employees who were uprooted and transferred to Halifax to those of the employees who are now working here in Moncton.

It really irritates me because the employees of the airline industry, in particular women in the airline industry, have had major gains over the years, and it was one particular industry where women were treated equally, almost totally.

The government is proposing to do all sorts of big and wonderful things for women workers and to eliminate job ghettos and such. Well, the airline workers were one industry that was not identified as a ghetto. I can see it develop as a ghetto with more part-time employees being hired in the airline, at the ticket office and so forth, at almost half the amount of wages. I can see another ghetto developing right there, just as an example.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Prof. Thayer, we have been bombarded with statements to the effect that in the United States, and also in Canada, with this legislation there will be resulting increase in competition, resulting in more efficiency, lower rates and fares. You have already mentioned air fares.

What, in your view, are the results in your country regarding competition in each of the modes of transportation and the level of competition, and how valid is it? Is it real competition? Also, what effect did deregulation there have on the issue of rates and fares and the supposed benefits to the users?

Prof. Thayer: I do not think there is any doubt that we have had excessive competition in trucking and what would be called destructive price wars. The only thing that can be said is that the lowest price is not the safest price; indeed, it is the most dangerous price. The trucking industry is now in chaos, and I would say there is such a thing as excessive competition, which is why these industries, in our country, were regulated in the first place. Even Americans sometimes forget that all our transportation industries were regulated only after free markets failed, not before.

With the air situation we are stumbling—and I am thankful for it—into a form of reregulation because we are going to be regulating via assigning slot times at major airports.

But the problem with air is the same as with buses and other situations. The passenger who is a tourist passenger from New York to Miami can get a very good price; the traveller who must travel perhaps by commuter airlines, perhaps from Peoria to Milwaukee or something like that, faces fares that have tripled or quadrupled since deregulation.

[Traduction]

de l'Atlantique lorsque CPR a transféré ses opérations à Halifax, comme je l'ai mentionné dans le mémoire, les nouveaux transporteurs. J'aimerais également que vous compariez les salaires des employés qui ont été déracinés et mutés à Halifax à ceux qui travaillent maintenant ici à Moncton.

Cela me met vraiment en colère parce que les employés du secteur du transport aérien, en particulier les femmes, ont obtenu des gains importants au fil des années, et c'est un des secteurs particuliers où les femmes étaient traitées de manière presque totalement égale.

Le gouvernement propose de faire toutes sortes de belles et magnifiques choses pour les travailleuses et d'éliminer les ghettos d'emplois et ainsi de suite. Eh bien, le secteur de l'aviation n'était pas considéré comme un ghetto d'emploi pour les travailleuses. Par contre, on peut constater qu'il devient un ghetto car on engage davantage d'employés à temps partiel, à la billetterie et ainsi de suite, à un salaire presque égal à la moitié des salaires à faire. Je peux voir un autre ghetto qui se développe ici, juste comme exemple.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Professeur Thayer, on nous a bombardé de déclarations voulant qu'aux États-Unis, et également au Canada, la présente loi accroîtrait la concurrence, améliorerait la productivité et diminuerait les tarifs. Vous avez déjà parlé des tarifs aériens.

D'après vous, quels sont les résultats dans votre pays en ce qui a trait à la concurrence dans chacun des modes de transport et le degré de concurrence, et quelle en est la validité? S'agit-il d'une véritable concurrence? Aussi, quel a été l'effet de la déréglementation sur la question des tarifs et les avantages que sont censés en tirer les usagers?

M. Thayer: Je pense qu'il ne fait aucun doute que nous avons eu un excès de concurrence dans le secteur du camionnage et ce qu'on pourrait appeler une guerre des prix destructrice. La seule chose qu'on peut dire c'est que le prix le plus faible n'est pas le prix le plus sûr; de fait, c'est le prix le plus dangereux. Le secteur du camionnage est maintenant en plein chaos, et je voudrais ajouter que la concurrence excessive existe, et c'est la raison principale pour laquelle on a réglementé ce secteur dans notre pays. Même les Américains oublient parfois que tous les secteurs du transport ont été réglementés uniquement après l'échec du marché libre, pas avant.

Quant à la situation de l'aviation, nous retombons—et j'en suis bien heureux—dans une forme de réglementation nouvelle parce que nous allons élaborer une répartition des heures dans les principaux aéroports.

Mais le problème avec l'aviation est le même qu'avec les autobus et les autres modes de transport. Le passager qui est un touriste allant de New York à Miami peut obtenir un très bon prix; par ailleurs, celui qui voyage pour son travail par des lignes aériennes locales, peut-être de Peoria à Milwaukee ou quelque chose de semblable, se trouve devant des tarifs qui ont triplé ou quadruplé depuis la déréglementation.

[Text]

I do not blame those companies for doing that. A person who is fighting a desperate struggle in a heavy route has no choice but to gouge captive shippers. But the only way you can avoid the gouging of captive shippers is to regulate the pricing on the heavy routes. There is really no escape from that, especially if you want a common carrier philosophy.

The benefits have been very few, I would say, except for tourist travellers, who can get a bargain now and then.

Mr. Benjamin: Up to and since the implementation of the Staggers Act—it was in the hey-day of there being too much government, too much regulation, and too much subsidizing, etc.—what happened in the railway industry in the United States with regard to the cost to the public, to the taxpayers; I mean federal and state moneys being put into them? Was there a . . . ?

• 1145

Prof. Thayer: Well, of course, the government . . . we are now going through the charade of getting rid of Conrail at bargain-basement prices, I suppose. But you are talking about a situation in the United States where we are going clear back to 1887. The railroads suffered from excessive competition, and did straight through.

The thing I see happening at the moment, in recent years, is a development of mergers and some restriction of competition. That is an improvement. But you still have the same problem, to some extent, of captive shippers; and I know Canada is very sensitive about what American railroads might do.

But we are still in the middle, I would hasten to add, of trying to figure out what to do, because even our government constantly attacks Amtrak and wants practically to stop subsidizing Amtrak, which might leave us without even a passenger railroad. We are in a very unsettled state. Nobody should look at the competitive situation among the railroads as being a settled and equilibrium state at all.

Mr. Benjamin: I have heard figures of \$7 billion, and I have heard \$9 billion in taxpayers' money. Have you any idea—

Prof. Thayer: No, sir. I do not have the precise figures, except they are huge and a lot of them are hidden; you cannot tell what they are.

Mr. Clifford: Mr. McCarthy, it is nice to hear from you and your group this morning.

How long has Mr. Thayer been associated with your organization?

Mr. McCarthy: As a member of the Canadian Labour Congress, as an officer of the Congress, he has been dealing with the Congress for some time now. At the request of the Canadian Labour Congress, and through discussion with myself, we thought because . . . the Congress position—and we

[Translation]

Je ne blâme pas les compagnies de faire cela. Une personne qui lutte désespérément pour obtenir une place dans un itinéraire achalandé n'a d'autre choix que de tirer le maximum des passagers captifs. La seule façon d'éviter l'exploitation des passagers captifs est de réglementer l'établissement des prix sur les itinéraires achalandés. On ne peut vraiment y échapper, en particulier si on veut une philosophie commune pour les transporteurs.

Je dirais que les avantages ont été très peu nombreux, sauf pour les touristes qui peuvent obtenir une bonne affaire de temps à autre.

M. Benjamin: Depuis la mise en oeuvre de la Staggers Act—c'était aux beaux jours où il y avait trop de gouvernement, trop de réglementation et trop de subventions, etc.—qu'est-il arrivé dans le secteur ferroviaire aux États-Unis en ce qui concerne les coûts pour le public, pour les contribuables; je pense à des fonds fédéraux et d'État investis? Y a-t-il eu . . . ?

M. Thayer: Bien, évidemment, le gouvernement: je suppose qu'on cherche à se débarrasser de Conrail à un prix ridicule. Mais on parle d'une situation aux États-Unis qui existe depuis 1887. Les sociétés de chemin de fer souffrent d'une concurrence excessive, et ce, depuis toujours.

Depuis quelques années, les fusions se multiplient et la concurrence est quelque peu limitée. C'est une amélioration. Mais vous avez toujours le même problème, dans une certaine mesure, des expéditeurs captifs; et je sais que le Canada est très sensible à ce que pourraient faire les compagnies de chemin de fer américaines.

Cependant, je m'empresse d'ajouter que nous sommes toujours à tenter de déterminer ce qu'il faut faire, parce que même notre gouvernement attaque constamment Amtrak et veut pratiquement arrêter de la subventionner, ce qui pourrait nous laisser sans même de transport ferroviaire pour passagers. Nous sommes dans une situation où rien n'est réglé. On ne doit pas considérer la situation concurrentielle dans les chemins de fer comme réglée et équilibrée.

M. Benjamin: J'ai entendu les chiffres de sept milliards de dollars et de neuf milliards de dollars payés par les contribuables. Avez-vous une idée . . .

M. Thayer: Non, monsieur. Je n'ai pas les chiffres précis, sauf qu'ils sont astronomiques et qu'une bonne partie de ces sommes est cachée; on ne peut pas fixer un chiffre.

M. Clifford: Monsieur McCarthy, c'est un plaisir de vous entendre vous et votre groupe ce matin.

Depuis combien de temps M. Thayer est-il associé à votre organisation?

M. McCarthy: A titre de membre du Congrès du travail du Canada, à titre d'agent du Congrès, il fait affaire avec le Congrès depuis déjà un certain temps. A la demande du Congrès du travail du Canada, et suite à des discussions que j'ai eues avec lui, nous avons pensé parce que . . . la position du

[Texte]

support that position—is that we usually speak to what is happening south of the border in deregulation of trucking, rail, and so forth. We have yet to hear anybody reinforce our argument, and we thought this was a good opportunity, at this time, to do that.

Mr. Clifford: I thought, Mr. McCarthy, it would have been nice to hear not so much about O'Hare Airport, with all due respect, but more about Charlo Airport, here in New Brunswick. We have heard about them in Upper Canada. Indeed, they have given many presentations in my very city about their successes with what they are doing with the management of that airport and how it has been done for that community. I thought it was exemplary. In fact, if we could have more airports like that in Canada, it would serve the municipalities far better.

Are you familiar, sir, with what is going on in New Brunswick?

Mr. McCarthy: Yes. And with all due respect to what you are saying, I believe if you people go ahead with this bill and this bill is passed by your government, there will not be a Charlo, there will not be a Chatham.

Mr. Clifford: Sorry, sir, but Charlo is held up by the people who live in that good community as exemplary, and we in the rest of Canada, or at least the part of Canada that I come from, think it is marvellous. They certainly manage the airport in this province. They are a star, really, in Canada, right here in your own province. Let us recognize it.

Mr. McCarthy: I agree with you, sir. But governments do not always listen to people. You know that.

Prof. Thayer: I want you to know that I do not get paid for what I do. I want to make that clear.

The Chairman: I want to thank you, Mr. McCarthy, for coming with your associates and Prof. Thayer, with your views, which certainly did open many vistas. Obviously some of it was very general, with differences in philosophy also. But we certainly have your views and you certainly have added another dimension to these hearings. Thank you very much.

I will call the next witnesses, the Atlantic Provinces Transportation Commission, Mr. Craig Dickson.

Mr. Dickson, we have your brief. The thought of the Chair, because all witnesses are here, is that we most likely will be going to 12.30 p.m. or around that time, so we could just set everything back half an hour. Instead of starting at 1 p.m. we could start at 1.30 p.m. But it really will depend on how long this presentation is.

• 1150

Mr. Craig Dickson (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Thank you, Mr. Chairman. Mr.

[Traduction]

Congrès—et nous appuyons cette position—est que nous parlons habituellement de ce qui se passe au sud de nos frontières en ce qui concerne la déréglementation du camionnage, du transport ferroviaire et ainsi de suite. Nous n'avions encore entendu personne appuyer notre argumentation et nous croyons que c'était là l'occasion de le faire.

M. Clifford: Monsieur McCarthy, j'aurais préféré entendre moins parler de l'aéroport d'O'Hare, malgré tout le respect que je vous dois, mais davantage de l'aéroport de Charlo, ici au Nouveau-Brunswick. Nous en avons entendu parler au Canada. De fait, les responsables de cet aéroport ont fait de nombreuses présentations dans ma propre ville, racontant leurs succès dans la gestion de cet aéroport et de ce qu'il a fait pour la collectivité. Je croyais que c'était un exemple. De fait, si on avait plus d'aéroports comme celui-là au Canada, les municipalités seraient beaucoup mieux desservies.

Connaissez-vous, monsieur, ce qui se passe au Nouveau-Brunswick?

M. McCarthy: Oui. Avec tout le respect que j'ai pour ce que vous dites, je pense que, si vous adoptez ce projet de loi et qu'il est accepté par le gouvernement, il n'y aura pas d'aéroport de Charlo, il n'y aura pas d'aéroport de Chatham.

M. Clifford: Excusez-moi, monsieur, mais l'aéroport de Charlo est considéré par les gens qui habitent cette collectivité comme exemplaire et nous, dans le reste du Canada, ou du moins dans la région du Canada d'où je viens, croyons que c'est merveilleux. Ils gèrent certainement l'aéroport dans cette province. Les gens d'ici, de votre province, font parler d'eux dans tout le Canada. Laissez-nous le reconnaître.

M. McCarthy: Je suis d'accord avec vous, monsieur. Mais les gouvernements n'écoutent pas toujours les gens. Vous savez cela.

M. Thayer: Je veux que vous sachiez que je ne suis pas payé pour ce que je fais. Je veux dissiper tous les doutes à ce sujet.

Le président: J'aimerais vous remercier, monsieur McCarthy, d'être venu avec vos collègues et le professeur Thayer, pour les opinions que vous avez exprimées, qui nous ont certainement ouvert de nombreuses perspectives. De toute évidence, certaines d'entre elles étaient de nature très générale, il y avait également des différences de philosophie. Cependant, nous avons assurément bien compris vos opinions et vous avez assurément ajouté une autre dimension à ces audiences. Merci beaucoup.

J'inviterai le prochain témoin, M. Craig Dickson de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Monsieur Dickson, nous avons votre mémoire. En raison du nombre de témoins présents, la présidence croit qu'on devrait terminer vers 12h30, de sorte qu'on pourrait décaler tout l'horaire d'une demi-heure. Au lieu de commencer à 13 heures, on pourrait commencer à 13h30. Mais cela dépendra vraiment du temps que prendra cette présentation.

M. Craig Dickson (directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Merci, monsieur le

[Text]

Fred Hatfield, Director of the Atlantic Provinces Transportation Commission, will give a very short overview and then we will both be available for questions.

Mr. Fred Hatfield (Director, Atlantic Provinces Transportation Commission): Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport, my name is Fred Hatfield. I appear today in my capacity as a director of the Atlantic Provinces Transportation Commission. Mr. George Cooper, our Vice-Chairman, was planning to make this presentation but because of an unexpected commitment I am filling in for him.

I am accompanied here today by Mr. Craig Dickson, General Manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission.

The APTC is an advisory body to manufacturers, producers, businesses and trade associations and the provincial governments in the four Atlantic provinces. Its mandate is to assist shippers, manufacturers and producers with transportation matters to enhance the competitiveness of this region's products in the marketplace.

The APTC appeared before your committee in November 1985, and many of the concerns raised by us at that time have been resolved through your committee's work and the comprehensive consultative process of the government in developing this legislation. In addition, the APTC held two public seminars to provide opportunities for input from shippers and others on this important legislation.

Mr. Chairman, the APTC supports the general thrust and directions of Bill C-18 and Bill C-19, provided certain essential safeguards are met. The areas of concern of the APTC are: regional and economic development, facilities for traffic, competitive line rates, negotiations by shipper groups, confidential contracts, rail line abandonment and intermodal transport and the Maritime Freight Rates Act.

Other portions of Bill C-18, on which we make no comment, have our support.

In our written submission to you we proposed amendments to eight clauses in Bill C-18. These are: the national transportation policy statement requires an amendment in paragraph 3(1)(d) to ensure that regional economic development objectives take precedence over commercial viability when the two are in conflict. This amendment is critical to the Atlantic provinces and has been spoken to forcefully by the premiers of the four Atlantic provinces or their spokesmen.

Subclause 144(5) dealing with facilities for traffic, should be replaced with the present section in the Railway Act dealing with the same subject, namely, section 265(8).

[Translation]

président. M. Fred Hatfield, directeur de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, vous donnera un bref aperçu de notre position puis nous répondrons à vos questions.

M. Fred Hatfield (administrateur, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Monsieur le président et messieurs les membres du comité permanent sur les transports, je m'appelle Fred Hatfield. Je suis ici à titre d'administrateur de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. M. George Cooper, notre vice-président, devait faire cette présentation, mais en raison d'un empêchement imprévu, il m'a demandé de le remplacer.

M. Craig Dickson, directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, m'accompagne ici aujourd'hui.

La CTPA est un organisme consultatif auprès des fabricants, des producteurs, des gens d'affaire et des associations professionnelles ainsi que des gouvernements provinciaux des quatre provinces de l'Atlantique. Son mandat est d'aider les expéditeurs, les fabricants et les producteurs en matière de transport afin d'améliorer la compétitivité des produits de la région sur le marché.

La CTPA a comparu devant votre Comité en novembre 1985 et nombre des préoccupations que nous avions soulevées à l'époque ont été dissipées par le travail de votre Comité et l'important processus de consultation mis en branle par le gouvernement lorsqu'il a élaboré cette loi. En outre, la CTPA a tenu deux séminaires publics pour offrir aux expéditeurs et aux autres personnes intéressées l'occasion de faire part de leur point de vue sur cette importante législation.

Monsieur le président, la CTPA appuie le principe d'orientation générale des projets de loi C-18 et C-19, à la condition que certaines garanties soient assurées. Les préoccupations de la CTPA portent sur les domaines suivants: le développement économique et régional, les installations pour le trafic, les prix de lignes concurrentiels, les négociations par les groupes d'expéditeurs, les contrats confidentiels, l'abandon de lignes ferroviaires et le transport intermodal ainsi que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Nous appuyons les autres parties du projet de loi C-18 sur lesquelles nous ne formulons pas de commentaires.

Dans la présentation écrite que nous vous avons fait parvenir, nous proposons des modifications à huit clauses du projet de loi C-18. La déclaration de politique nationale sur les transports devrait être modifiée à l'alinéa 3(1)d) de façon à assurer que les objectifs de développement économique régional aient préséance sur la viabilité commerciale en cas de conflit entre les deux. Cette modification est très importante pour les provinces de l'Atlantique et elle a été appuyée avec vigueur par les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique ou leur porte-parole.

Le paragraphe 144(5) traitant des installations pour le trafic devrait être remplacé par le paragraphe actuel de la Loi sur les chemins de fer traitant du même sujet, soit le paragraphe 265(8).

[Texte]

Because the major connections with other railways for Atlantic provinces shippers are beyond the boundaries of this region, the competitive line rates provisions to be made of value to our shippers requires the removal of the 50%, 500-mile restriction found in subclause 135(4). Accordingly, we propose the addition of subclause 135(6), which would exempt the Atlantic provinces' shipments from the 50%, 500-mile restriction found in subclause 135(4).

We propose that subclause 135(3) be amended to include the words "in Canada" after the word "port" wherever it may appear, to assist Canadian ports and railways in retaining export and import container traffic.

We ask that an amendment be made to the bill to make it abundantly clear that the legislation is not to restrict trade groups representing shippers from meeting a single railway to negotiate for their member rates and service matters. Such an amendment might be added as part of clause 111 of the bill.

We propose amendments to subclause 175(1) and subclause 175(6) to help Atlantic provinces' industries adjust to other transportation modes should there be widespread abandonment of rail lines in Atlantic Canada.

We propose that subclause 175(8) be added to the legislation to ensure that short-line railways will qualify for start-up assistance where necessary when such railways take over services presently provided by the major railway carriers.

• 1155

We ask for an amendment of the Maritime Freight Rates Act to insure that, should this region lose a large portion of its railway network, users of railway intermodal services will not be penalized by losing some of the benefits now available to them under the Maritime Freight Rates Act.

Finally, Mr. Chairman, members of the committee, we fully support Bill C-19. We believe it is essential for shippers and producers to have the pro-competitive provisions of these bills if industries are to be able to continue to produce their products and to generate employment, and we urge you adopt the amendments we have proposed and report the bills to the House for prompt passage.

Thank you.

The Chairman: Mr. Hatfield, thank you very much for focusing right in on Bills C-18 and C-19 and highlighting your concerns. The members will be reading this brief with a great deal of interest, because there is an awful lot more there as we skim through it. Now, Mr. Dickson, did you want supplement Mr. Hatfield's remarks, or are we open for questions now?

[Traduction]

Comme les principales liaisons que doivent assurer les expéditeurs des provinces de l'Atlantique avec les voies ferrées dépassent les limites de cette région, on devrait enlever des dispositions relatives aux prix de lignes concurrentiels la restriction de 50 p. 100, 500 milles contenue dans le paragraphe 135(4) afin que cette disposition présente une certaine valeur pour nos expéditeurs. Par conséquent, nous proposons d'ajouter le paragraphe 135(6) qui exempterait les expéditions des provinces de l'Atlantique de la limite de 50 p. 100, 500 milles prévue au paragraphe 135(4).

Nous proposons que le paragraphe 135(3) soit modifié pour y inclure les mots «au Canada» après le mot «port» partout où il apparaît, afin d'aider les ports et les chemins de fer canadiens à conserver le trafic de conteneurs à l'exportation et à l'importation.

Nous voulons qu'une modification soit apportée au projet de loi pour qu'il soit clairement établi que la loi n'empêche pas des groupes professionnels représentant les expéditeurs de rencontrer une compagnie de chemin de fer afin de négocier pour leurs membres des taux et des services. Une modification semblable pourrait être ajoutée à l'article 111 du projet de loi.

Nous proposons des modifications au paragraphe 175(1) et au paragraphe 175(6) afin d'aider les industries des provinces de l'Atlantique à s'adapter aux autres modes de transport au cas où il y aurait un fort taux d'abandon de voies ferrées dans la région de l'Atlantique.

Nous proposons d'ajouter à la loi un paragraphe 175(8) pour assurer que les chemins de fer de courte distance auront droit à une aide de démarrage au besoin, lorsque ces chemins de fer reprennent des services actuellement fournis par les principaux transporteurs ferroviaires.

Nous demandons que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit modifiée de manière à ce que, si cette région devait perdre une grande partie de son réseau ferroviaire, les usagers des services intermodaux des compagnies de chemin de fer n'aient pas à en souffrir par la perte de certains des avantages que leur offre actuellement la loi en question.

Enfin, monsieur le président et membres du Comité, nous appuyons tout à fait le projet de loi C-19. Nous croyons qu'il est essentiel que les expéditeurs et les producteurs profitent des dispositions de ces projets de loi qui favorisent la concurrence si nous voulons que les industries puissent continuer de produire et de créer de l'emploi et nous vous prions instamment d'adopter les amendements que nous avons proposés et de présenter votre rapport sur les projets de loi à la Chambre pour que celle-ci puisse les adopter facilement.

Merci.

Le président: Monsieur Hatfield, merci beaucoup d'avoir concentré votre attention sur les projets de loi C-18 et C-19 et de nous avoir signalé vos inquiétudes. Les membres vont lire ce mémoire avec beaucoup d'intérêt car, en le feuilletant, nous constatons qu'il contient beaucoup d'autres choses encore. Monsieur Dickson, voulez-vous ajouter quelque chose aux

[Text]

Mr. Dickson: You are open for questions.

The Chairman: Okay. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you very much, Mr. Chairman.

I appreciate the presentation this morning. You have made a series of interesting proposals for amending the legislation. The one you propose in relation to subclause 135(4) which restricts the application of competitive line rate to that portion of a movement which does not exceed 50% of the total miles or 500 miles, you are not the only one who has made this suggestion. The same one was made yesterday, and even the day before.

Basically what it will mean, if we change this clause, for the purpose of CN, is the 500 miles would be extended to the entire Atlantic, I suspect. Have you looked at the consequence of this in terms of loss of revenue to the railway? I appreciate that the shippers want the best deal possible, and in looking at the bill, they think the bill does not give them the best deal possible, so they are asking for a little more. I am not complaining; I do not object to your doing this, but if we were to amend it and give what you are asking for, what sorts of consequences would there be? Have you thought about it in terms of additional lost revenue for CN?

Mr. Dickson: Mr. Chairman, the reason we are proposing this amendment is, as we pointed out, our only connection with another railway is basically CP at Saint John. And perhaps I should also add that the Provinces of Nova Scotia, Newfoundland, and P.E.I. are not served by CP at all. CP does not serve very much of New Brunswick, only a little portion on the western side. So without this amendment, shippers in the Atlantic provinces would not be able to avail themselves of the competitive joint line rate provision, other than through a junction with CP at Saint John.

Our proposal is simply to provide for shippers in the Atlantic provinces somewhat the same benefits shippers elsewhere are going to get because their junction points with other railways are much closer to them. The 500-mile restriction or 50% of the distance basically rules out any benefits of the competitive line rate questions for shippers in the Atlantic provinces. That is the reason for the proposal.

Mr. Ouellet: I appreciate and understand your reasoning, but on the other hand, if we do this, I suspect there would be other shippers in other parts of the country who are going to say, if you are going to change the 50% or 500-mile restriction, you should do it for us too. There may be some good reasons in maybe northern Manitoba or northern B.C., and so we might as well do away with this 50% or 500 miles. Am I wrong? You basically want to be sure that whoever is a captive shipper,

[Translation]

observations de M. Hatfield ou pouvons-nous passer dès maintenant aux questions?

M. Dickson: Nous pouvons passer aux questions.

Le président: D'accord. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai aimé le mémoire de ce matin. Vous avez fait plusieurs propositions intéressantes pour la modification du projet de loi. Il y a une proposition que vous faites au sujet du paragraphe 135(4), disposition qui limite le prix de ligne concurrentiel à la partie d'un transport qui ne dépasse pas 50 p. 100 de la distance totale du transport ou 500 milles. Vous n'êtes pas le seul à avoir fait cette suggestion. Cette suggestion a été faite hier et même aussi avant-hier.

Si nous changeons cette disposition, il en résultera, aux fins des chemins de fer nationaux, que les 500 milles s'étendront à toute la région de l'Atlantique, me semble-t-il. Avez-vous examiné les conséquences de cette situation en ce qui concerne la perte de revenu pour les chemins de fer? Je comprends que les expéditeurs désirent obtenir le meilleur marché possible et, en examinant le projet de loi, ils pensent que celui-ci ne leur fournit pas le meilleur marché possible et c'est pourquoi ils en veulent un peu plus. Je ne me plains pas; je ne m'oppose pas à ce que vous agissiez de la sorte, mais si nous devons modifier l'article et donner ce que vous demandez, quelles en seraient les conséquences? Avez-vous pensé à la nouvelle perte de revenu qui s'ensuivrait pour les chemins de fer nationaux?

M. Dickson: Monsieur le président, la raison pour laquelle nous proposons cette modification c'est que, comme nous l'avons signalé, notre seule connection avec une autre entreprise ferroviaire se fait à Saint-Jean et avec le Canadien Pacifique. Et je devrais peut-être ajouter que les provinces de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ne sont pas du tout desservies par le Canadien Pacifique. Celui-ci n'est présent que dans une toute petite partie du Nouveau-Brunswick, dans la partie occidentale de la province. Ainsi, en l'absence de cet amendement, les expéditeurs des provinces de l'Atlantique ne pourraient pas profiter de la disposition relative au prix de ligne concurrentiels autrement que par la jonction avec la ligne du Canadien Pacifique à Saint-Jean.

Ce que nous proposons, c'est tout simplement d'offrir aux expéditeurs des provinces de l'Atlantique à peu près les mêmes avantages que les expéditeurs obtiendront ailleurs parce qu'ils sont situés beaucoup plus près des points de jonction avec d'autres sociétés ferroviaires. La restriction des 500 milles ou de 50 p. 100 de la distance prive les expéditeurs des provinces de l'Atlantique de tous les avantages du prix de ligne concurrentiel. Voilà la raison de la proposition.

M. Ouellet: Je comprends votre raisonnement mais, par contre, si nous le faisons, j'imagine qu'il y aura d'autres expéditeurs dans d'autres parties du pays qui diront: «si vous devez changer la restriction des 50 p. 100 ou des 500 milles, vous devriez le faire aussi à notre intention». De bonnes raisons pourraient bien être invoquées dans le nord du Manitoba ou dans le nord de la Colombie-Britannique, par exemple, et c'est pourquoi nous ferions peut-être bien de faire disparaître cette

[Texte]

wherever he is, should be entitled to competitive line rates. That is it. That is what you want.

• 1200

Mr. Dickson: Basically we want to make sure that the Atlantic Provinces shippers have equal opportunity to utilize competitive line rates, as well as shippers elsewhere in Canada.

Mr. Ouellet: That is what you want, yes. Do you deny this right to others that could be captive shippers in another part of the country who would not benefit from it because of the too-restrictive 50%-500 miles?

Mr. Dickson: Absolutely not, and I would assume they will have made their case to you people, as we are making our case now.

Mr. Ouellet: Therefore you would like us to look at it and correct it in order that shippers benefit from the legislation, wherever they are located in Canada.

Mr. Dickson: Yes, but the one difference is that pretty well all shippers in Atlantic Canada will not have the opportunity for competitive line rates if the 50%-500 mile rule remains in place. That is not necessarily the case for shippers in any other large geographic portion of Canada. There may be isolated ones in the far north of B.C. or somewhere.

Mr. Ouellet: Have you looked at the consequence of this in terms of lost revenue for the railway?

Mr. Dickson: No, we have not, and there is no need for the railway to lose revenue and traffic if they can be competitive with the competing railway carriers.

Mr. Ouellet: What you are saying is that CN is overcharging then?

Mr. Dickson: No, I was not suggesting that. But I have heard evidence, sitting here before your committee, that competition does make changes in railway price levels, in the railway's willingness to be competitive and the railway's willingness to negotiate. What we are saying on behalf of Atlantic Provinces shippers is that we want to be sure that our shippers have the same opportunities.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Dickson and Mr. Hatfield, thank you for appearing before us this morning. There are a couple of areas I want to explore.

On page 9 of your brief, item 18, you talk about the movement of trailers and containers on flatcars, and your concern about diversion of this equipment to non-Canadian

[Traduction]

condition des 50 p. 100 ou des 500 milles. Dites-moi si je fais erreur. Ce que vous voulez, au fond, c'est que l'expéditeur qui se trouve dans une situation de monopole, quel qu'il soit, devrait pouvoir profiter d'un prix de ligne concurrentiel. C'est cela. C'est ce que vous voulez.

M. Dickson: Ce que nous voulons, au fond, c'est que les expéditeurs des provinces de l'Atlantique jouissent de l'égalité des chances, qu'ils puissent utiliser les prix de ligne concurrentiels à l'instar des expéditeurs des autres parties du Canada.

M. Ouellet: C'est cela que vous voulez. Voulez-vous priver de ce droit les autres expéditeurs qui pourraient se trouver dans une situation de monopole ailleurs dans le pays et qui ne pourraient pas en profiter à cause de la nature excessivement restrictive de la condition des 50 p. 100 ou des 500 milles?

M. Dickson: Absolument pas, et j'imagine qu'ils ont fait valoir leur point de vue devant vous comme nous le faisons aujourd'hui.

M. Ouellet: Vous voulez donc que nous examinions cet article et que nous le corrigions pour que les expéditeurs en profitent, partout au Canada.

M. Dickson: Oui, mais à la différence près que tous les expéditeurs des provinces atlantiques seront privés de la possibilité des prix de ligne concurrentiels si la règle des 50 p. 100 ou des 500 milles est conservée. Ce n'est pas nécessairement le cas des expéditeurs des autres grandes entités géographiques du Canada. Il peut y avoir des cas isolés à l'extrême nord de la Colombie-Britannique ou quelque part ailleurs.

M. Ouellet: Avez-vous examiné les conséquences d'un tel changement pour ce qui est de la perte des revenus des chemins de fer?

M. Dickson: Non, nous ne l'avons pas fait et il n'est pas nécessaire que les chemins de fer perdent de leur revenu et de leur trafic s'ils peuvent affronter la concurrence des compagnies de chemin de fer rivales.

M. Ouellet: Voulez-vous dire que les chemins de fer nationaux exigent des frais excessifs?

M. Dickson: Non, je n'ai pas voulu dire cela. Mais, selon les témoignages que j'ai entendus ici même devant votre Comité, la concurrence fait effectivement changer le niveau des prix des chemins de fer, la volonté des chemins de fer d'être concurrentiels et leur volonté de négocier. En parlant au nom des expéditeurs des provinces de l'Atlantique, nous voulons faire en sorte que nos expéditeurs jouissent de l'égalité des chances.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Dickson et monsieur Hatfield, merci de vous être présentés devant nous ce matin. Il y a un ou deux domaines que j'aimerais explorer avec vous.

A la page 9 de votre mémoire, à l'article 18, vous parlez du transport des remorques et des conteneurs dans des wagons plats et de votre inquiétude quant au détournement de ce

[Text]

ports. You recommend a minor change adding the words "in Canada" to subclause 135(3). You were in Halifax with us yesterday, and I think you heard the exchange with some of the other witnesses on that matter.

Would you agree that it is important, not just in the flatcar and trailers situation but in all modes, that there should be a mechanism that would prevent Canadian-origin cargo or Canadian-destined cargo, or both, from being transhipped through the continental United States from one part of Canada back up into Canada, or products destined offshore from Canada being routed through the States or vice versa? Would you agree in principle that we should have some kind of protection that would prevent that from occurring?

Mr. Dickson: My understanding of the bill as presently written is that if there is a competitive route in Canada—a second route in Canada by rail—you cannot get a competitive joint-line rate through the United States to come back into Canada. So that is a protection. We are supporting that, yes.

Mr. Angus: There has been discussion before this committee as to whether that particular clause is actually going to do the job it is supposed to, but that is for us to work out when we get into clause-by-clause. So I think you are saying in principle, whether it is that clause or something like it, that there should be a "for export only" kind of situation, so that only goods that are going to the United States as their end destination should be going across the border.

• 1205

Mr. Dickson: If there is a competitive route, yes.

Mr. Angus: About a National Safety Code, do you believe it should be in place and operating? In other words, the staff have been hired, trained, and out there, ready to do their jobs before such time as we move to fit, willing, and able.

Mr. Dickson: Our submission on page 18, paragraph 28, indicates that we support Bill C-19 as it is presently written and, I emphasize, oppose any delay longer than three years in implementing fit, willing, and able as the sole criterion for extra-provincial motor carrier licences. From the evidence I have heard of three of the four Atlantic provinces—I unfortunately missed the Newfoundland government presentation—it seems they will be able to have the safety code in effect and operational before three years are reached. So our position is as written here in our brief.

Mr. Angus: As a matter of principle, though, if there were a delay by one province somewhere in Canada, we should not implement it until they were ready to enforce it.

Mr. Dickson: I can remember that a very eminent Transport Minister Canada had at one time was speaking about Part III of the current National Transportation Act, and he said it

[Translation]

matériel vers des ports non canadiens. Vous recommandez un changement mineur, soit l'addition des mots «au Canada» au paragraphe 135(3). Vous étiez à Halifax avec nous hier et je pense que vous avez entendu l'échange qu'il y a eu avec quelques autres témoins à ce sujet.

Admettez-vous qu'il est important, non seulement en ce qui concerne les wagons plats et les remorques mais pour tous les modes de transport, qu'on possède un mécanisme qui empêcherait qu'une cargaison d'origine canadienne ou destinée au Canada ou les deux soit transbordée à travers la partie continentale des Etats-Unis d'une partie du Canada à une autre ou que des produits destinés à l'étranger à partir du Canada soient acheminés par les Etats-Unis ou inversement? Admettez-vous le principe que nous devrions posséder une forme de protection qui empêche cela de se produire?

M. Dickson: Si je comprends bien le projet de loi dans sa forme actuelle, lorsqu'il existe une voie concurrentielle au Canada—une seconde voie par rail au Canada—on ne peut obtenir un prix de lignes conjointes concurrentiel si l'on passe par les Etats-Unis pour revenir au Canada. C'est une protection. Nous appuyons cette disposition.

M. Angus: On s'est demandé au comité si cette disposition particulière sert bien les fins visées, mais c'est un problème que nous réglerons au cours de notre étude article par article. Le principe que vous défendez, si je comprends bien, c'est que, qu'il s'agisse de cet article ou de quelque chose d'analogue, il devrait exister une situation visant exclusivement l'exportation, telle que seules les marchandises qui ont pour destination finale les Etats-Unis devraient traverser la frontière.

M. Dickson: S'il existe une voie concurrentielle, oui.

M. Angus: Au sujet du Code de sécurité national, croyez-vous qu'il devrait être en vigueur et fonctionnel? En d'autres termes, le personnel a été embauché, formé et il est là, prêt à faire son travail avant que nous en venions à l'étape «prêt, apte et disposé».

M. Dickson: Notre mémoire, page 18, paragraphe 28, montre que nous appuyons le bill C-19 dans sa forme actuelle et, j'insiste là-dessus, que nous nous opposons à tout délai de plus de trois ans pour l'adoption du critère «prêt, apte et disposé» comme étant le seul critère à appliquer aux permis de transporteurs routiers extra-provinciaux. D'après les témoignages que j'ai entendus de trois des quatre provinces de l'Atlantique—je n'ai malheureusement pas pu entendre le mémoire du gouvernement de Terre-Neuve—il semble que ces provinces auront adopté le code de sécurité et l'auront rendu opérationnel avant l'expiration du délai de trois ans. Notre position est donc celle qui est formulée dans notre mémoire.

M. Angus: Par principe, cependant, si un retard survient de la part d'une province quelque part au Canada, nous ne devrions pas le mettre en vigueur avant que cette province soit prête à l'appliquer.

M. Dickson: Je me souviens qu'un des anciens et éminents ministres du Transport Canada parlait un jour de la troisième partie de l'actuelle Loi nationale sur les transports. Il a dit

[Texte]

would take a very smart provincial government to frustrate the regulation by the federal government of extra-provincial transport. I think that would be my concern in this issue. It would not take anybody too smart to frustrate and delay the coming into effect of a fit, willing, and able criterion. We want to see that come about no more than three years from now.

Mr. Angus: Final point. Under the fit, willing, and able test, should the bills include some criteria for "fit", such as an indication not only that you own a tractor and a trailer but that you have the financial wherewithal adequately to operate and maintain that equipment both in the start-up and in the long-term situation?

Mr. Dickson: My own opinion on that would be that if that were the case, then somebody, whoever is enforcing that legislation, becomes a second judge for the banker; and I guess we would just as soon leave it with the banker.

Mr. Angus: You have more trust in him than I have.

An hon. member: Ask the farmers about that.

Mr. Cochrane: Mr. Dickson, you mentioned the CLRs. You are not looking for exclusivity because of the Maritime freight assistance area. You are prepared to say, in Canada, remove the 50%, 500-mile.

Mr. Dickson: If it were necessary, yes. We simply tied that to the definition in the Maritime Freight Rates Act. So we would have a definition that was acceptable in transportation law; understandable in transportation law.

Mr. Cochrane: But if we go down to the fact that it was a clause to benefit a particular part of the country that the rest of the country could not accept, you would say remove the 50%, 500-mile?

Mr. Dickson: Yes.

Mr. Cochrane: On the competitive line rates, we have a number of firms in New Brunswick that will be able to take advantage of that, as they are doing now.

Mr. Dickson: Only through connection with CP at Saint John or with the Bangor and Aroostook to St. Leonard. They cannot reach any of the other major North American railways, because the 500-mile, 50% rule applies.

Mr. Cochrane: Certainly New Brunswick is better served under these provisions because of the arrangements at Aroostook and St. Leonard. But certainly we get Miramichi Pulp and Paper, Scott, Consolidated-Bathurst, International Paper, New Brunswick Mining and Smelting... all those companies now could take advantage of the provisions as they are. But what you are suggesting on behalf of the Atlantic Provinces Transportation Commission is a broader expansion of that.

[Traduction]

alors qu'il faudrait un gouvernement provincial très rusé pour empêcher le gouvernement fédéral de réglementer le transport extra-provincial. C'est ce qui me préoccupe au sujet de cette question. Il ne serait pas nécessaire d'être bien rusé pour empêcher et retarder l'entrée en vigueur du critère «prêt, apte et disposé». Nous voulons voir s'appliquer cette disposition dans trois ans au plus tard.

Mr. Angus: Dernier point. En vertu du critère «prêt, apte et disposé» les projets de loi devraient-ils formuler des critères de l'aptitude en exigeant, par exemple, que les candidats non seulement établissent qu'ils possèdent un tracteur et une remorque mais qu'ils possèdent les moyens financiers de bien faire fonctionner et entretenir ce matériel lors de la mise en marche de l'entreprise et à long terme?

Mr. Dickson: Mon point de vue personnel à ce sujet c'est que, si tel était le cas, quiconque applique la loi deviendrait un deuxième juge, après le banquier, et je pense que j'abandonnerais plutôt au banquier le soin de décider de ce qu'il en est.

Mr. Angus: Vous faites plus confiance au banquier que moi.

Une voix: Parlez-en aux agriculteurs.

Mr. Cochrane: Monsieur Dickson, vous avez parlé des PLC. Vous ne recherchez pas l'exclusivité à titre de zone maritime d'aide au transport des marchandises. Vous seriez disposé à faire disparaître au Canada, par exemple, la clause des 50 p. 100 ou des 500 milles.

Mr. Dickson: Si nécessaire, oui. Nous avons tout simplement rattaché cela à la définition qu'on trouve dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous aurions ainsi une définition qui serait acceptable selon la loi du transport; qui serait compréhensible en fonction de ce droit.

Mr. Cochrane: Mais si nous en venions au fait que c'est une loi adoptée au profit d'une partie donnée du pays et que le reste du pays ne pourrait pas accepter, vous accepteriez l'abolition de la clause des 50 p. 100 et des 500 milles?

Mr. Dickson: Oui.

Mr. Cochrane: Au sujet des prix de ligne concurrentiels, plusieurs entreprises du Nouveau-Brunswick vont pouvoir en profiter, comme elles le font déjà.

Mr. Dickson: Seulement par la connection avec la ligne du CP à Saint-Jean ou celle de Bangor and Aroostook à Saint-Léonard. Ces entreprises ne peuvent rejoindre aucune des autres grandes sociétés ferroviaires nord-américaines, du fait de la règle des 500 milles ou des 50 p. 100.

Mr. Cochrane: Il est vrai que le Nouveau-Brunswick est mieux servi par ces dispositions à cause des ententes appliquées à Aroostook et Saint-Léonard. Mais nous avons aussi *Miramichi Pulp and Paper, Scott, Consolidated-Bathurst, International Paper, New Brunswick Mining and Smelting*... toutes ces sociétés pourraient déjà profiter des dispositions actuelles. Mais, ce que vous suggérez au nom de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique, c'est une plus grande extension de ce régime.

[Text]

Mr. Dickson: Yes, you are right insofar as the connections at Saint John or St. Leonard are concerned. But they cannot reach into the other major railways because they are beyond the 500 miles.

Mr. Cochrane: I want to get the CLR part of that clear. You mentioned subclause 144(5) and the old subsection 265(8) of the Railway Act. Are you suggesting that for an intermodal operation that CN or CP may operate they should not have to make the same price available to other vehicles that may want to ride on the flatbeds of the railway?

• 1210

Mr. Dickson: Subsection 265(8) of the present Railway Act was a recommendation of the MacPherson royal commission of the early 1960s and was put into the Railway Act as part of the National Transportation Act amendments of 1967. It was put in and recommended to ensure that the railways did not give to their subsidiary trucking arms a preferential rate in relation to what they would give to a non-subsidiary trucking company. The change that was made in bringing it forward into subclause 144(5) of Bill C-18 has—

Mr. Cochrane: “By itself”?

Mr. Dickson: Yes, the addition basically consisted of the words “by itself” which means that the railways would then be required to provide to other truckers the same rates as they were charging for their own services. We are really comparing apples and oranges. There are two different services being provided and our own concern is that it will very much inhibit the railways from being competitive and providing rates for their customers. I think the words were put in unnecessarily and we would like to see it go back to subsection 265(8) to protect the situation it was intended to protect.

Mr. Cochrane: That argument was put forward yesterday in Halifax by Scotia Investments, I believe.

Mr. Dickson: Yes.

Mr. Cochrane: So it could be done as effectively by amending out “by itself” or do you prefer subsection 265(8) of the Railway Act?

Mr. Dickson: Yes, we are suggesting subsection 265(8) because it has been in the act and everybody knows what it means. We think if they took the words “by itself” out, it would probably do the same thing but there would perhaps be a little question.

Mr. Cochrane: Okay. I guess I have two areas of your “if I had my druthers, I would have this but I will settle for this.”

[Translation]

M. Dickson: Oui, vous avez raison en ce qui concerne les connections à Saint-Jean ou à Saint-Léonard. Mais les entreprises en question ne peuvent pas rejoindre les autres sociétés ferroviaires, qui sont situées à plus de 500 milles.

M. Cochrane: Je veux des éclaircissements au sujet des PLC. Vous avez fait allusion aux paragraphes 144(5) et à l'ancien paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer. Voulez-vous dire que dans le cas d'un régime intermodal que pourraient faire fonctionner les chemins de fer nationaux ou le Canadien Pacifique, les deux sociétés ne devraient pas être tenues d'offrir le même prix aux autres véhicules qui pourraient être transportés dans les wagons plats des sociétés ferroviaires?

M. Dickson: Le paragraphe 265(8) de l'actuelle Loi sur les chemins de fer constituait une recommandation de la Commission royale MacPherson du début des années 1960 et elle a été incorporée à la Loi sur les chemins de fer dans le cadre des modifications de 1967 de la Loi nationale sur les transports. La recommandation et l'adoption de ce paragraphe visait à ce que les sociétés ferroviaires n'accordent pas à leur filiale de l'industrie du camionnage un taux préférentiel par rapport à ce qu'elles imposeraient à une société de transport routier qui ne serait pas une filiale. Le changement qu'on a fait pour incorporer cette modification au paragraphe 144(5) du projet de loi C-18 a...

M. Cochrane: «Quelconque»?

M. Dickson: Oui, l'addition a consisté essentiellement dans l'addition du mot «quelconque», ce qui veut dire que les compagnies de chemin de fer sont tenues d'offrir aux autres camionneurs les mêmes prix que ceux qu'elles imposent dans le cas de leurs propres services. La comparaison ne tient pas. Ce sont là deux services différents qui sont offerts et, ce qui nous préoccupe, c'est que cela va empêcher considérablement les chemins de fer de se montrer concurrentiels dans les prix qu'ils offrent à leurs clients. Je crois que le mot en question a été ajouté inutilement et nous aimerions qu'on revienne au libellé du paragraphe 265(8) pour protéger la situation comme on voulait le faire.

M. Cochrane: Cet argument a été formulé hier à Halifax par Scotia Investments, je pense.

M. Dickson: Oui.

M. Cochrane: On pourrait donc le faire tout aussi efficacement en faisant disparaître le mot «quelconque». Mais peut-être préférez-vous le paragraphe 265(8) de la Loi sur les chemins de fer?

M. Dickson: Oui, nous suggérons le paragraphe 265(8) parce qu'il fait déjà partie de la loi et que tout le monde en connaît le sens. Si l'on abolissait le mot «quelconque», cela reviendrait probablement au même, mais peut-être resterait-il une petite question que l'on pourrait se poser.

M. Cochrane: D'accord. Votre position, me semble-t-il, c'est que vous préféreriez ceci mais que vous vous contenteriez de cela.

[Texte]

Okay, the last point. The premier made reference under the new NTA to three regions, western, central and eastern. One of the reasons he gave for Moncton—although we can think of thousands—was the fact that a lot of the transportation organizations are headquartered here. He quoted and in fact made reference specifically to yours. Does the Atlantic Provinces Transportation Commission have a position on the regional nature of the new NTA and preference of a location?

Mr. Dickson: Well, we have perhaps not addressed it as a new NTA but we have over the years—

The Chairman: You are getting all your problems contributing to your budget so which one shall we pick?

Mr. Dickson: We do not want to prejudice that you are going to pass this bill. We hope you do but we have addressed it in respect of the Canadian Transport Commission itself. It does have a western branch at the moment. We support an eastern branch which, we note, there is provision for in the legislation. It would be helpful to shippers; it would be helpful to carriers, and it would be helpful to ourselves in our work with shippers and carriers.

I think under the new transportation agency and the new transportation legislation if it were to pass, we are likely to see some new areas of contact with the agency, final offer arbitration, mediation. The branch line sections have some new programs that could be in place so I would see an increasing need for an agency in the east that could help us. I suppose being partial myself situated right here, it would be nice if it were right here.

Mr. Cochrane: Thank you. That is what I was looking for.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. I want to thank members. Here we have a very substantive brief. It was presented in six minutes and the questioning has been included so we have made up for time. It is the intention of the Chair to adjourn the meeting until 1.15 p.m. so we really have made up time.

Secondly, members are asked to check out of their rooms before 4 p.m.—that means either now or during the hearings this afternoon—and leave your baggage in room 800. That baggage will be put on the bus and the bus will be picking us up here at the conclusion.

• 1215

Before you go, Mr. Dickson, I am interested in that wording and Mr. Angus touched on it, on page 18, where you say you support the bill in terms of the three-year phase-in as is presently written. Just a couple of questions.

You know and I know and I think there is even a press release today or yesterday with some suggestion that it is going

[Traduction]

D'accord. Dernier point. Au sujet du nouvel Office national des transports, le premier ministre a fait allusion à trois régions: l'Ouest, le Centre et l'Est. Un des arguments qu'il a allégués en faveur de Moncton—et l'on pourrait en imaginer des milliers d'autres—c'est que beaucoup d'organismes de transport y ont leur siège social. Il a même fait état expressément du vôtre. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a-t-elle pris position sur le caractère régional du nouvel Office national des transports et nourrit-elle des préférences pour ce qui est de l'emplacement?

M. Dickson: Nous n'avons peut-être pas examiné expressément le cas d'un nouvel office mais, avec les années...

Le président: Tous vos problèmes ont des répercussions sur votre budget. Lequel, donc, allez-vous choisir?

M. Dickson: Nous ne voulons pas préjuger de l'adoption du projet de loi. Nous espérons bien qu'il sera adopté, mais nous avons examiné la question au sujet de la Commission canadienne des transports elle-même. Celle-ci possède déjà une filiale dans l'Ouest. Nous appuyons la création d'une filiale dans l'est, création que permet, notons-le, une disposition de la loi. Ce serait utile pour les expéditeurs; ce serait utile pour les transporteurs et ce serait utile pour nous-mêmes dans notre travail auprès des expéditeurs et des transporteurs.

Je pense que, en vertu du nouvel Office des transports et de la nouvelle Loi sur les transports, en supposant qu'elle sera adoptée, nous verrons vraisemblablement de nouveaux domaines de communication avec l'office, des cas d'arbitrage en offre finale, des cas de médiation. Les articles sur les embranchements appellent de nouveaux programmes qui pourraient alors être en vigueur, de sorte que je vois la nécessité d'un office qui serait situé dans l'Est et qui pourrait nous aider. Travaillant moi-même ici, je ne suis pas tout à fait impartial; ce serait agréable que l'office se loge ici même.

M. Cochrane: Merci. C'est ce que je voulais entendre.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Je veux remercier les membres. Nous avons entendu un mémoire très substantiel. Il a été présenté en six minutes et l'interrogatoire y a été intégré, de sorte que nous avons gagné du temps. À titre de président, j'ai l'intention d'ajourner la réunion à 13h15. Nous avons donc vraiment gagné du temps.

Deuxièmement, les membres sont priés de quitter leur chambre avant 16 heures—c'est-à-dire dès maintenant ou au cours des témoignages de cet après-midi—et de laisser leurs bagages à la salle 800. Les bagages seront placés dans l'autobus et l'autobus viendra nous ramasser ici à l'issue de la séance.

Avant que vous ne partiez, monsieur Dickson, ce libellé m'intéresse et M. Angus en a parlé: à la page 18, vous dites que vous appuyez le projet de loi si l'on conserve le délai de mise en oeuvre de trois ans selon le libellé actuel. Je n'ai qu'une ou deux questions à poser.

Vous savez comme moi, et je pense même qu'un communiqué a été émis aujourd'hui ou hier à ce sujet, qu'il est question

[Text]

to be extended to five years. From your experience and knowledge of transport, why would that be such an upsetting extension? Where does the magic of three come into this?

Mr. Dickson: I do not know where the magic of three came into it. It probably was, in the good Canadian tradition of compromise, picked out of the air somewhere to satisfy one or more parties.

We would like to see the provisions of Bill C-19 come into effect fairly quickly. We indicate that there are some shippers who feel very, very strongly it should come into effect right now. We on the APTC board have addressed it, and Mr. Hatfield could confirm this, we are prepared to support the bill as a three-year phase-in period but we certainly would be concerned, I think, if it were extended further. We do not really see any need to extend it further.

The Chairman: You heard the transport lawyers in Halifax yesterday who said, I think, it took four to five years with the provisions in the Transportation of Dangerous Goods Act to have that thing finally rounded out so it was implemented. What is your reaction to that in terms of the safety code?

Mr. Dickson: Again, as I say, the three maritime provinces seem to have indicated the safety code could be put into effect in 1988-89, which is within the three-year timeframe. So it should be well in place within that three-year timeframe and we do not see any need for further extension.

The Chairman: This is my last point. I am sorry we are very short of time, but I just wanted to clarify this because Mr. Taylor I think brought it up yesterday. The point is there has been a lot done now in safety and inspection and there are inspection services now within the provinces. I just wanted your opinion, from your experience and your background, if there was a proper analogy to be made between the Transportation of Dangerous Goods Act and the four to five years that that sat, codified, before it was really implemented, and/or whenever the safety code is fully agreed upon and is in the regulations and act as to how long it is going to take to implement it in view of the work that is already done in each province.

Mr. Dickson: I guess I missed the thrust of your question there initially, Mr. Chairman. I am sorry.

You are quite right. There are certain safety codes, shall I call them that, certain safety regulations anyway in effect in the provinces now. We are talking about a national standard and there will have to be some additions. I believe here in New Brunswick they have a fairly substantial portion of the requirements of the so-called national safety code already in place. So it is not as if we are starting right from scratch and building a new code. So I guess we are saying we do not really

[Translation]

d'étendre le délai à cinq ans. D'après votre expérience et votre connaissance des transports, pourquoi cette prolongation devrait-elle tellement vous troubler? Est-ce que le chiffre trois est un chiffre magique?

M. Dickson: Je ne sais pas d'où venait le chiffre magique de trois. Selon la bonne vieille tradition canadienne du compromis, c'est un chiffre qui a probablement été pris un peu au hasard pour faire plaisir à une ou plusieurs parties.

Nous aimerions que les dispositions du projet de loi C-19 entrent en vigueur le plus tôt possible. Nous l'avons déjà dit: certains expéditeurs sont très fermement d'avis qu'il devrait entrer en vigueur immédiatement. Nous, au conseil d'administration de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique, nous nous sommes penchés sur cette question et, M. Hatfield pourrait le confirmer, nous sommes disposés à appuyer le projet de loi s'il comporte une période de mise en place de trois ans, mais nous serions certes inquiets de voir prolonger davantage le délai. Nous ne voyons vraiment pas la raison d'une nouvelle prolongation.

Le président: Vous avez entendu hier à Halifax les avocats du transport rappeler, si je me souviens bien, qu'il avait fallu de quatre à cinq ans pour que les dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses prennent leur forme définitive et soient enfin appliquées. Quelle est votre réaction à cela en ce qui concerne le code de sécurité?

M. Dickson: Encore une fois, les trois provinces maritimes semblent avoir fait savoir que le code de sécurité pourrait être en vigueur en 1988-1989, c'est-à-dire en deça du délai de trois ans. Il devrait donc être en vigueur avant l'expiration de ce délai et nous ne voyons aucune raison d'étendre celui-ci.

Le président: Voici mon dernier point. Nous manquons de temps, je le regrette, mais je voulais tout simplement obtenir cet éclaircissement car cette question a été soulevée hier par M. Taylor, je crois. En somme, il s'est fait beaucoup de travail en matière de sécurité et d'inspection et il existe maintenant des services d'inspection dans les provinces. Je voulais tout simplement votre opinion, fondée sur votre expérience et votre activité passée: est-il légitime de comparer le cas de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses qui est restée là, toute codifiée, pendant quatre à cinq ans avant d'être vraiment appliquée, et le cas du code de sécurité une fois qu'il aura été accepté unanimement et qu'il sera passé à l'étape de la loi et du règlement. Combien de temps devra-t-on mettre à l'appliquer compte tenu du travail qui a déjà été fait dans chacune des provinces?

M. Dickson: Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris le début de votre question, monsieur le président. Désolé.

Vous avez tout à fait raison. Il existe certains codes de sécurité, si on veut les appeler ainsi, certains règlements sur la sécurité qui, de toute façon, sont déjà en vigueur dans les provinces. Ce dont nous parlons maintenant, c'est d'une norme nationale, à laquelle il faudra faire des ajouts. Ici, au Nouveau-Brunswick, je pense qu'on satisfait déjà à une part assez importante des exigences du code de sécurité dit national. Ce n'est donc pas comme si nous partions à zéro pour rédiger un nouveau code. Notre conclusion, en somme, c'est que nous ne

[Texte]

see a need for that long a period and the three years should be adequate to do that.

The Chairman: The other question is: is three years even too long itself?

Mr. Dickson: There are certainly many who would be happy with less than three years. We are prepared to accept it but we do not want it to go any longer.

The Chairman: Okay, thank you very much. Thank you, colleagues, and Mr. Dickson and Mr. Hatfield for coming. Your brief, with eight specific points to amend, offers very much food for thought and will certainly be a challenge to the committee. Thank you very much.

We stand adjourned until 1.15 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1320

The Chairman: Order, please.

Our first witness this afternoon is Sandra Brewer. We have your brief, Ms Brewer, and you are to be commended for putting together the 10 pages. Is this on behalf of yourself or an association? Would you just clarify your capacity and then we can start in, because if it is just you then we are going to be even shorter than if it were on behalf of an association. We have three other people sitting out there who want to try to get on this afternoon, and who do represent different associations. So perhaps you could clarify your position. It will help decide how long we are going to be. You have put together a very impressive brief, but I would like you to tell me the status of it.

Ms Sandra Brewer (Individual Presentation): Mr. Chairman, I do explain that a little further in my introduction. I do not represent an official association, I simply represent a group of airline employees with whom I have conferred in order to present this brief.

The Chairman: Would you give us the highlights of the brief. Are you an airline employee yourself or an ex-airline employee or whatever?

Ms Brewer: No, sir, I am an airline employee.

Mr. Layton: Which company?

Ms Brewer: I am employed now by Canadian Pacific Airlines, presently owned by Pacific Western Airlines, soon to be called Canadian International Airlines Limited. It is not a simple question any more.

I wish to point out that I cannot represent all airline employees, based on the fact that with only three weeks' notice to prepare the submission it is impossible to speak with any

[Traduction]

voyons vraiment pas la nécessité d'une période aussi longue et que le délai de trois heures devrait suffire.

Le président: L'autre question est la suivante: Trois ans, est-ce déjà trop long?

M. Dickson: Il y a certes bien des gens qui seraient heureux d'une période de moins de trois ans. Nous sommes disposés à l'accepter mais nous ne voulons pas que le délai se prolonge davantage.

Le président: D'accord, merci beaucoup. Merci, chers collègues et monsieur Dickson et monsieur Hatfield d'être venus. Votre mémoire et les huit modifications précises qui y sont recommandées, nous donnent ample matière à réflexion et constituera certes un défi pour le comité. Merci beaucoup.

La séance est ajournée à 13h15.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Notre premier témoin cet après-midi est Sandra Brewer. Nous avons reçu votre mémoire, madame Brewer, et nous vous félicitons d'avoir rédigé ces 10 pages. Parlez-vous en votre propre nom ou représentez-vous une association. Pourriez-vous préciser à quel titre vous êtes ici avant que nous commençons, car si vous ne représentez que vous-même, nous allons prendre encore moins de temps que si vous représentiez une association. Il y a trois autres personnes qui voudraient passer cet après-midi et qui représentent effectivement diverses associations. Si vous pouviez préciser votre situation, cela nous aiderait à décider combien de temps nous allons prendre. Vous avez rédigé un mémoire très impressionnant, mais j'aimerais que vous en précisiez le statut.

Mme Sandra Brewer (À titre personnel): Monsieur le président, j'explique cela un peu plus loin dans mon introduction. Je ne représente pas une association officielle, mais tout simplement un groupe d'employés de lignes aériennes que j'ai consultés pour la présentation de ce mémoire.

Le président: Auriez-vous la bonté de nous donner les points saillants du mémoire. Êtes-vous vous-même une employée de ligne aérienne, ou une ancienne employée de ligne aérienne, ou autre chose?

Mme Brewer: Non monsieur, je suis employée d'une ligne aérienne.

M. Layton: Quelle compagnie?

Mme Brewer: Je suis présentement à l'emploi des lignes aériennes Canadien Pacifique, qui appartient maintenant à *Pacific Western Airlines* et qui s'appellera bientôt *Canadian International Airlines Limited*. Ce n'est plus une question simple.

Je désire souligner que je ne saurais représenter tous les employés des lignes aériennes, car trois semaines d'avis ne suffisent pas à préparer un mémoire représentant la majorité. Je crois toutefois que nos opinions ont valeur d'exemple.

[Text]

measure of the majority. But I feel that our views are exemplary.

In addition, although we are proud to associate ourselves with our union, we do not presume to represent them without having read or heard our submission. If I may quickly read through the brief—I will skim some of the finer points, although I must admit I had not highlighted it so that it could be done in 15 or 20 minutes.

I shall begin with deregulation, showing the example of Air Canada using Air Nova, Air Ontario, Air B.C., and others, as feeder carriers. Statistics may show these latter carriers as new airlines, but with their allegiances to Air Canada, through a percentage of ownership and use of Air Canada's computer reservation system, flight schedule integration, shared ticket and counter staff, for all practical purposes these smaller carriers are part of Air Canada's family. Their loyalties therefore run deep. The only competition offered these smaller carriers would be feeder carriers of the other major carrier now owned by Pacific Western Airlines.

There are very few new carriers that are not aligned with or beholden to one of the major carriers. This of course is to be expected because these feeder carriers must have access to competitive computer systems with one of the two airlines, and access in proximity to the majors at the airport level. The example I have used is from Fredericton to Quebec City with a connection in Montreal. You must arrive at gate 8 and depart at gate 42, which is a very long walk between Air Canada or CP and Nordair Metro. We suggest that the much talked about hub-and-spoke system being promoted—if a small carrier does not quickly align with one of the majors, they may be left at the wrong end of the spoke.

There are three concerns that we have with Bill C-18 in reference to protection against this kind of problem. They are outlined on page 2 of my brief.

1. One or more of the six U.S. majors are trying to purchase the smaller Canadian feeders that are slow or reluctant to align with one of our two majors.
2. U.S. or other foreign ownership of Canadian airlines, in our view, is detrimental to many facets of the industry. Foreign owners often have less respect and concern for workers or the people or area they should be serving.
3. There is the possibility of two major carriers forming either officially or by tacit agreement a non-aggression pact of their own, which would effectively set artificial price levels.

We again point out the figures citing the 100 new airlines and 60% that are no longer operating. The similarity in Canada is startling. However, with only two majors in Canada, instead of more than six the U.S. began with, the price breaks promised to consumers are not likely. There will be little need to sell seats as loss leaders, like the grocery stores, and no need to sell any more deep discount or seat sale seats, as Mr. Claude Taylor of Air Canada has recently confirmed.

[Translation]

En outre, bien que nous soyons fiers d'appartenir à notre syndicat, nous ne prétendons pas le représenter, car les dirigeants syndicaux n'ont ni lu ni entendu ce mémoire. Si vous le permettez, je lirai rapidement le mémoire, en sautant certains points de détail, bien que je n'aie pas dégagé les points saillants pour pouvoir le faire en 15 ou en 20 minutes.

Je commence par la déréglementation. Je donne l'exemple d'Air Canada qui utilise Air Nova, Air Ontario, Air B.C. et d'autres lignes d'apport. Ces transporteurs figurent peut-être à titre de nouvelles lignes aériennes dans les statistiques, mais étant donné leur allégeance envers Air Canada, qui détient une partie de leurs actions, le fait qu'elles utilisent le système informatique de réservations d'Air Canada, l'intégration des horaires, l'utilisation partagée des préposés aux billets et au comptoir, à toutes fins utiles ces petits transporteurs font partie de la famille d'Air Canada qui commande leur loyauté. La seule concurrence serait les lignes d'apport de l'autre grand transporteur qui appartient maintenant à *Pacific Western Airlines*.

Il y a très peu de nouveaux transporteurs qui ne soient pas liés ou apparentés à l'un des grands transporteurs. Ceci n'a évidemment rien d'étonnant, car ces transporteurs d'apport doivent avoir accès aux systèmes informatiques concurrentiels de l'une des deux lignes aériennes, et doivent également être situés à proximité des grandes lignes dans les aéroports. J'ai utilisé l'exemple de la liaison entre Frédéricion et Québec, avec correspondance à Montréal. On arrive à la porte 8 et l'on repart à la porte 42, ce qui représente un très long déplacement entre Air Canada ou CP et Nordair Métro. Si l'on applique le système en étoile maintenant préconisé et si un petit transporteur ne s'aligne pas rapidement avec l'un des grands, il pourrait se retrouver à la mauvaise pointe de l'étoile.

Le projet de loi C-18 nous inspire trois craintes pour ce qui est de la protection contre ce genre de problème. Elles figurent à la page 2 de mon mémoire.

1. Un ou plusieurs des six grands Américains tentent d'acheter les petites lignes d'apport canadiennes qui tardent à s'aligner avec l'une de nos deux grandes lignes, ou qui hésitent à le faire.
2. La propriété américaine ou étrangère de lignes aériennes canadiennes peut selon nous nuire à de nombreux aspects de l'industrie. Il arrive souvent que les propriétaires étrangers manifestent moins d'intérêt ou de respect pour les travailleurs, les citoyens ou la région qu'ils devraient desservir.
3. Il est possible que les deux grandes lignes aériennes forment officiellement ou officieusement un pacte de non-agression, ce qui aurait pour effet de fixer artificiellement les prix.

Nous soulignons encore une fois les chiffres portant sur les 100 nouvelles lignes aériennes et les 60 p. 100 qui ne sont plus en exploitation. La ressemblance est étonnante au Canada. Toutefois, puisqu'il n'y a que deux grandes lignes au Canada, tandis qu'il y en avait au départ plus de six aux États-Unis, les réductions des prix promises aux consommateurs ne risquent guère de se réaliser. Il ne sera guère nécessaire de vendre des places à titre d'articles d'appel, comme les épiceries, et il ne

[Texte]

The next topic we broach are our jobs. We are worried about our jobs. We searched Bill C-18 in vain for some indication that the legislation might offer a care for our jobs. Instead we find that in the transcript of House of Commons' debates for January 29, 1987, the hon. Joe Reid, member for St. Catharines, is quoted as saying:

The agency is not there to protect each private mode of transport, or even the public mode of transport from an employer-employee relation.

We find figures of job losses staggering, and the example we have given are the 11 jobs in Moncton effectively lost when CP closed their office. Some of the passenger agents uprooted their homes and their families to move to Halifax in order to stay employed in an industry in which, in most cases, they had invested more than 10 years of service. Other employees accepted an early retirement package to avoid the upset to their lives and families, but the pension benefits lost were remarkable.

• 1325

On the other hand, Air Atlantic opened an office and hired many of CP's part-time agents, getting the benefit, of course, of CP's training, but paying a substantially lower hourly rate. This latter employee group had the option to either accept lay-off with the CP, in the hopes of a part-time job opening soon—of course, in another city—or accept Air Atlantic's offer, with a much diminished hourly wage, no job protection, if any, and a non-union shop.

Air Canada has similar choices offered to their employees in Sault Ste. Marie and Yarmouth, among others. Within the industry rumours of cut-backs and job losses are rampant, and I name several locations where our agents and our employees fear for their jobs. I might include Fredericton in that, because the majors are pulling out to allow feeders to serve the public. An example of that would be Saint John, New Brunswick, where the fare to Toronto is cheaper if you go via Halifax, and in fact it is only \$100 or so more to travel from Saint John than it is from Halifax, because of the stop-over fare.

We have read the argument that there were some 30,000 new jobs in the U.S., and we wanted to make three points on that particular comment. On page 4, number one: the rise in Canadian passenger traffic has more than tripled since 1967, according to Mr. John Crosbie on December 19, and the number of jobs—that is, personnel serving the increased travelling public—increased proportionally. Number two: are these jobs being created being offered to employees who were laid off, or let go from a full-time job, and are they offered compensation of any sort for being forced in most cases to relocate to another city? Number three: are the greater percentage of these new jobs, at diminished hours, allowing companies to often have trained employees at lower wages

[Traduction]

sera plus nécessaire de procéder à des soldes de places, comme l'a récemment confirmé M. Claude Taylor d'Air Canada.

Nous parlons ensuite de nos emplois. Nous avons des craintes à cet égard. Nous avons fouillé en vain le projet de loi C-18 pour y trouver une indication d'un souci quelconque à l'égard de nos emplois. Nous trouvons plutôt, dans la transcription des débats de la Chambre des communes du 29 janvier 1987, la déclaration suivante de l'honorable Joe Reid, député de St. Catharines:

L'office ne sera pas là pour protéger une entreprise privée ou même un service public dans ses relations employé-employeur.

Nous trouvons absolument renversants les chiffres sur les pertes d'emploi; nous avons donné comme exemple les 11 emplois effectivement perdus à Moncton au moment où le CP a fermé son bureau. Certains agents ont déménagé leurs résidences et leurs familles à Halifax pour conserver un emploi dans une industrie à laquelle ils avaient déjà, dans la plupart des cas, consacré plus de 10 années de service. D'autres employés ont accepté une préretraite pour ne pas bouleverser leur vie et celle de leurs familles, mais en perdant des prestations de retraite considérables.

D'autre part, *Air Atlantic* a ouvert un bureau et engagé bon nombre des agents à temps partiel de CP profitant ainsi, naturellement, de la formation assurée par CP, mais à un taux horaire substantiellement plus bas. Ce dernier groupe d'employés avait le choix soit d'accepter une mise à pied du CP, dans l'espoir qu'il se présente bientôt un emploi à temps partiel—dans une autre ville, bien sûr—ou d'accepter l'offre d'*Air Atlantic*, à un salaire horaire beaucoup plus bas, sans protection d'emploi et dans un atelier non syndiqué.

Air Canada a offert des choix semblables à ses employés de Sault Ste Marie et de Yarmouth, notamment. Dans l'industrie, les rumeurs de coupures et de pertes d'emploi vont bon train; je nomme plusieurs endroits où nos agents et nos employés craignent de perdre leur emploi. Je pourrais également inclure Fredericton dans cette liste, car les grands se retirent pour permettre aux lignes d'apport de servir le public. Ainsi, par exemple, il en coûte moins cher d'aller à Toronto à partir de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, par Halifax; en fait, il ne coûte qu'une centaine de dollars de plus de partir de Saint-Jean que d'Halifax, en raison du tarif d'escale.

Nous avons lu l'argument selon lequel il y avait quelque 30,000 nouveaux emplois aux États-Unis, et nous avons trois observations à faire à cet égard. La première se trouve à la page 4: le trafic voyageurs canadien a plus que triplé depuis 1967, selon M. John Crosbie le 19 décembre, et le nombre d'emplois—c'est-à-dire les effectifs au service voyageurs—a augmenté en proportion. Deuxièmement: ces emplois qui sont créés sont-ils offerts à des employés mis à pied, ou à des employés congédiés d'un emploi à plein temps, et sont-ils offerts à titre de compensation quelconque à ceux qui sont forcés de déménager dans une autre ville? Troisièmement: est-ce que la plus grande partie de ces nouveaux emplois, à temps réduit, permettent souvent aux compagnies de profiter des

[Text]

with no job protection, grievance procedures, or other benefits? In other words, are they earning below subsistence wage?

A report issued from the Centre for Transport Studies strongly suggests this is so when it cites that more than half of the total industry employment increase of 31,500 employees were part-time jobs, and this is after they admit that you can fudge the figures a little. In Canada, CP hired 239 employees between August 1985 and July 1986, and all except four were part-time jobs on a lower salary of the two-tier pay scale, in most cases, and with few benefits. So basically what we are trying to impress is that these new jobs are below subsistence wages.

There is also concern expressed in reaction to statements, like a report from William Jordon, York University, and the reference is there:

Increased employee productivity is essential to maintain a strong competitive position ... unless employees accept offsetting decreases in wages and salaries.

Any airline employee will tell you that the aforementioned increase in passenger traffic ... employee productivity has already increased. We simply cannot work any faster and retain our accuracy and service levels. And if the alternative is decreased wages, well those choices are no more appealing than that between lay-off, relocation, or part-time work. We feel our livelihood is being threatened.

Mr. Crosbie says we should "make some adjustments and display imagination and flexibility". This is in the House of Commons' debate of December 19:

We intend to monitor the effects of change on employees. We are not going to forget them. The offer to consult ... to identify adjustment measures which might be required ... still stand ...

The Chairman: Ms Brewer, do you have any recommendations for any adjustment amendments to the bill, employee adjustments?

Now, we had a professor this morning who said they did not work in the United States. But there is a whole section of provisions in the Airline Deregulation Act in the States that sets out employee adjustment provisions, and I wondered if you have them. I see that in your brief you do come to the bills, when you talk about mediation later on. In terms of repeating the House of Commons' debates, in general, it is not really helping us in considering the bill. But if you have provisions for employee adjustment, then that is going to be very relevant.

Ms Brewer: In reference to employee adjustments, I understand that the provisions in the U.S. bill were not instituted until quite a bit later than the actual bill itself, and therefore were ineffectual. I also understand that there is

[Translation]

services d'employés déjà formés à des salaires inférieurs, sans protection d'emploi, sans procédure de grief, et sans autres avantages? En d'autres termes, leur salaire est-il inférieur au niveau de subsistance?

Un rapport du *Centre for Transport Studies* porte à croire qu'il en est ainsi; plus de la moitié de l'augmentation totale de l'emploi dans l'industrie, soit 31,500 employés, était des emplois partiels; en outre, on avoue qu'il est possible de tricher un peu sur les chiffres. Au Canada, CP a engagé 239 employés entre août 1985 et juillet 1986; dans tous les cas sauf quatre, il s'agissait d'emplois à temps partiel, au salaire inférieur de l'échelle de rémunération à deux paliers, dans la plupart des cas, et comportant peu d'avantages. Ce que nous voulons essentiellement faire ressortir, c'est que ces nouveaux emplois se situent sous le seuil de subsistance.

Nous nous préoccupons également de déclarations comme celles-ci que l'on trouve dans un rapport de William Jordon de l'Université York; la référence se trouve dans le mémoire:

L'accroissement de la productivité des employés est essentiel pour maintenir une forte position concurrentielle ... à moins que les employés n'acceptent des diminutions compensatoires de la rémunération.

N'importe quel employé des lignes aériennes vous dira que l'augmentation du trafic voyageurs ... la productivité des employés a déjà augmenté. Il ne nous est tout simplement pas possible de travailler plus vite sans sacrifier l'exactitude ou le service. Et si le choix est une diminution de salaire, ce choix n'est pas plus attrayant que d'avoir à choisir entre la mise à pied, le déménagement ou le travail à temps partiel. Nous sommes d'avis que notre gagne-pain est menacé.

Selon M. Crosbie, nous devons «nous adapter et faire preuve d'imagination et de souplesse». Ceci se trouve dans les débats de la Chambre des communes du 19 décembre:

Nous entendons surveiller les répercussions des changements sur les employés. Nous n'allons pas les oublier. Nous avons offert de consulter ... pour déterminer les rajustements qu'il y aurait peut-être lieu d'apporter ... cette offre tient toujours ...

Le président: Madame Brewer, avez-vous des modifications à proposer pour le projet de loi à l'égard des ajustements pour les employés?

Ce matin, nous avons entendu un professeur dire que cela ne fonctionnait pas aux États-Unis. Mais la loi américaine sur la déréglementation des lignes aériennes comporte toute une section qui énonce des dispositions d'adaptation à l'égard des employés, et je me demandais si vous les aviez consultées. Je constate que dans votre mémoire vous en venez aux projets de lois plus loin lorsque vous parlez de la médiation. Je vous ferais remarquer qu'en général, la lecture des débats de la Chambre des communes ne nous aide guère dans l'étude du projet de loi. Mais si vous avez des dispositions à proposer pour l'adaptation des employés, ce serait très pertinent.

Mme Brewer: A propos des mesures d'adaptation des employés, je crois comprendre que les dispositions du projet de loi américain n'ont été mises en place qu'assez longtemps après le projet de loi lui-même, et donc n'ont eu aucun effet. Je crois

[Texte]

further legislation upon the floor of the U.S. House that offers employee protection programs, which we would like our committee to pattern their proposed employee protection programs after. We do recommend that in the conclusion of our brief.

The Chairman: Well, if you could move along further—

• 1330

Ms Brewer: I will continue on to safety, Mr. Chairman. We can only touch briefly on that, mentioning that the maintenance budgets are having to be cut because airlines are forced to limit their costs.

Also, we had questions about Mr. Cochrane's statement that more than 100 additional safety personnel would be put into place to work in aviation, transportation of dangerous goods, and shipping in other areas of transportation. We wondered exactly how many of these more-than-100 will be mandated to inspect aircraft for safety and how soon they will be able.

We understand that the present inspectors are overworked, and now are under pressure to work even harder and faster, and we wonder if we will have enough inspectors to insure adequate—and in Canada this has always meant above-average—standards of safety.

We strongly suggest that there should be a minimum ratio of inspectors to the number of aircraft registered for flight in Canada. Then it would not matter how many airlines or airplanes flew: we would be assured of the comfortable safety measures we have always been proud of. We understand that there is a National Safety Code for the trucking industry. Why not for the air and rail industries as well? We feel that they are equally dangerous and equally as important to our society.

Mediation and arbitration: We wanted to commend the committee for the section on mediation and arbitration with the enforced time limits. It appears to us to be patterned after the grievance procedure, so perhaps the labour movement has had more impact than is recognized.

There were flaws we wanted to point out.

The first was one of perception. There is a perceived danger in the proposal of the legislation to give the agency the option to choose an arbitrator. Not only should the arbitrators, and the entire agency for that matter, be attended to by persons who are fair and just, but the appointments to these positions must also appear to be fair and just. We see the danger of the possibility, for instance, that a number of arbitrators used more than certain others would be perceived as winning patronage points, and this perception should be avoided at all levels.

[Traduction]

également savoir que le Congrès américain est saisi d'un nouveau projet de loi qui offre aux employés des programmes de protection dont nous aimerions voir notre comité s'inspirer. Nous recommandons cela dans notre mémoire.

Le président: Eh bien, si vous pouviez continuer . . .

Mme Brewer: Je vais maintenant aborder le problème de la sécurité, monsieur le président. Nous ne pouvons en traiter que brièvement, nous contentant de mentionner que les budgets d'entretien vont être réduits parce que les lignes aériennes sont forcées de diminuer leurs coûts.

Nous avons également des questions quant à la déclaration de M. Cochrane selon laquelle plus de 100 personnes supplémentaires seront engagées en matière de sécurité dans le domaine de l'aviation, du transport des matières dangereuses et de l'expédition dans d'autres domaines des transports. Nous nous demandons combien exactement de ces 100 personnes seront affectées à l'inspection de sécurité des avions et à quel moment elles entreront en fonction.

Nous croyons savoir que les inspecteurs sont présentement surchargés de travail, qu'on les incite à travailler encore plus et encore plus vite, et nous nous demandons si nous disposerons d'un nombre suffisant d'inspecteurs pour assurer des normes de sécurité suffisantes . . . ce qui a toujours signifié au Canada «supérieures à la moyenne».

Nous suggérons fortement qu'il y ait un rapport minimum entre les inspecteurs et le nombre d'avions enregistrés au Canada. Dans ce cas, le nombre de lignes aériennes ou d'avions en service n'aurait pas d'importance; nous serions assurés des mesures confortables de sécurité dont nous avons toujours été fiers. Nous savons qu'il y a un Code national de sécurité pour le camionnage. Pourquoi n'y en aurait-il pas également pour les transports aériens et ferroviaires? Ils sont, selon nous, tout aussi dangereux et tout aussi importants pour notre société.

La médiation et l'arbitrage: Nous désirons féliciter le Comité pour l'article qui porte sur la médiation et l'arbitrage, avec des délais appliqués. Cela nous semble inspiré de la procédure de grief, ce qui porte à croire que le mouvement syndical a peut-être eu un effet plus considérable qu'on ne le croit généralement.

Nous voulions également souligner certains défauts.

Le premier est affaire de perception. Nous percevons un danger du fait que le projet de loi donne à l'office le choix de l'arbitre. Non seulement les arbitres, comme l'ensemble de l'office, d'ailleurs, doivent-ils être des personnes justes et équitables, mais aussi leur nomination à ce poste doit sembler juste et équitable. Nous entrevoyons notamment le danger qu'un certain nombre d'arbitres dont les services seraient utilisés plus fréquemment que certains autres ne soient perçus comme bénéficiant d'un certain patronage; cette perception devrait être évitée à tous les paliers.

[Text]

Also, the mediation and arbitration fees must be seen to be fair and just and available to individuals as well as corporations.

We have problems with the perceptions that may come from clause 70, on exemptions from requirements, and subclauses 153(4) and 256(2), on acquisitions, because again they can be perceived as being misused.

Finally, on clause 76, notice of discontinuance, we feel the 60-day notice is basically unacceptable, and we present arguments for that.

In the service area, we foresee service to the travelling public decreasing in the following ways: (1) in-flight service with the cut-backs in money available; (2) commuter or feeder carriers offer mostly DASH-7 service, or smaller aircraft in fact, and these pose several unique problems. One is flying time. The second is that smaller aircraft are often less comfortable and ride more roughly.

Two very important points are for the disabled. One is that in the DASH-7 and DASH-8 and the other aircraft I deal with there is no capability to take a stretcher or emergency air patient on board without great disturbance and discomfort to the passenger because of lack of space. The stretcher cannot be taken on in a horizontal position. You literally have to tip him or her up. Wheelchair passengers are very difficult to accommodate on the aircraft, because they need to be physically carried up the narrow stairs and down to their seats. It is not only difficult, but often humiliating for both the agent who is handling the passenger and the physically challenged passengers themselves.

The cargo compartments in these aircraft are quite a bit smaller, and in fact during Christmas many passengers had to wait up to three days for their baggage to be trucked to the city they flew to because there was insufficient capacity in their plane.

Passenger service eroded when operations and payload control centres were centralized. We point out that various regions have special weather and ground transport conditions, for example, that are more familiar to someone within the region than to someone in Vancouver or Calgary who does not know how far St. John is from Fredericton.

More passengers and fewer handling personnel per passenger will mean loss of service at the counter, on the phones, and on the planes. If you have ever watched four flight attendants try to serve 118 meals on a *Boeing 737* in an hour and 15 minutes, you know they are going at their fullest capabilities.

Unstable labour force results in poorer passenger service because staff have a very high turn-over and it is very difficult in this highly professional business to be fully and properly efficient.

[Translation]

En outre, les droits de médiation et d'arbitrage doivent sembler justes et équitables et accessibles aux particuliers aussi bien qu'aux sociétés.

Nous avons des problèmes à l'égard des perceptions qui pourraient découler de l'article 70, sur les exemptions, et des paragraphes 153(4) et 256(2), portant sur les acquisitions, parce qu'il y a ici encore possibilité d'abus.

Enfin, nous croyons que l'avis de 60 jours prévu à l'article 76 sur l'avis d'abandon est essentiellement inacceptable et nous présentons des arguments en ce sens.

Dans le domaine des services, nous prévoyons les diminutions suivantes des services voyageurs: (1) le service à bord, compte tenu de la diminution des sommes disponibles; (2) les services de navette et les transporteurs d'apport offrent surtout le service sur DASH-7 ou sur des appareils plus petits, qui posent plusieurs problèmes. Le premier est le temps de vol. Le second est que les petits appareils sont souvent moins confortables et qu'on y est plus secoué.

Deux points très importants concernent les personnes handicapées. En premier lieu, dans le DASH-7 et le DASH-8 et les autres appareils dont je m'occupe, on ne peut prendre à bord une civière ou un malade en situation d'urgence sans causer aux passagers des difficultés et un inconfort considérables en raison du manque d'espace. La civière ne peut être placée à l'horizontale; il faut littéralement redresser le malade. Les voyageurs en chaise roulante peuvent difficilement utiliser ces appareils, car il faut les porter pour leur faire monter l'escalier étroit et les installer dans leur siège. Cette opération est non seulement difficile, mais souvent humiliante tant pour l'agent que pour le voyageur handicapé lui-même.

Les compartiments à bagages de ces appareils sont souvent très petits; pendant la saison de Noël, bon nombre de voyageurs ont dû attendre deux ou trois jours afin que leurs bagages soient transportés par camion dans la ville où ils s'étaient rendus en avion, parce que l'avion n'avait pas une capacité suffisante.

Le service voyageur s'est dégradé lors de la centralisation des opérations et des centres de contrôle de la charge marchande. Nous signalons que diverses régions se caractérisent par des conditions particulières en matière de climat et de transport au sol, par exemple, qui sont mieux connues de quelqu'un qui provient de la région que de quelqu'un de Vancouver ou de Calgary qui ne connaît pas la distance entre Saint-Jean et Fredericton.

L'augmentation du nombre de voyageurs et la diminution du nombre d'employés par voyageur signifiera une diminution du service au comptoir, au téléphone et à bord. Si vous avez déjà vu nos agents de bord tenter de servir 118 repas sur un *Boeing 737* en une heure et 15 minutes, vous savez qu'ils fonctionnent à plein régime.

Une main-d'oeuvre instable signifie un mauvais service aux voyageurs, car le personnel a un taux de roulement très élevé et il est très difficile d'être pleinement et complètement efficace dans ce travail hautement professionnel.

[Texte]

Staff who are forced to learn, as we were, many after more than 10 years at one place, new systems and procedures with the mergers and acquisitions are much less efficient and will be forced to give substandard service until the new computer and forms become available.

Airport facilities are taxed to the limit, as passengers, airplanes, and airlines increase in numbers and compete for space, including taxi slots and landing slots, and they are creating, of course, untold delays.

Budget cut-backs which force the airline to decrease personnel—for example, the maintenance staff in Moncton, Fredericton, and St. John—will create delays near four to five hours or better for passengers waiting for mechanics to be flown in from out of province when needed.

Finally, workers' stress as they work faster and harder at jobs that are ever changing, for employers that are ever changing and unions that are ever changing, if indeed they remain at all, leads to frustration levels which could possibly show in an employee's work.

• 1335

We, Mr. Chairman, hold high standards for our jobs. We would hate to see any of the factors we have mentioned, among untold others, decrease our esteem in the eyes of the valued travelling public. They are, after all, our bread and butter. However, this is getting progressively more difficult.

In conclusion, we would like to see the committee fully reconsider the legislation. To us it is unacceptable in its present form. We have expressed a few of the problems we have found with it, and fully understand there are many more. We beseech the committee to fully assess the state of the transport industry and propose legislation which helps to solve some of these problems.

Specifically, we would like to see employee protection programs a mandatory part of any future merger or acquisition, and workers' rights protected as well as possible. We would also like to see safety standards spelled out and inspectors and staff provided to enforce needed legislation in these areas. Of course, legislation is useless without enforcement.

We are concerned that the legislation in its present form will have a negative impact on some regions and areas, and we would like to see this probability addressed. We feel the government should impose legislation which will retain or increase regulations for the purpose of protecting passenger safety, passenger service, equality service, and fair business practices, as well as job security.

[Traduction]

Les employés qui sont, comme nous l'avons été, souvent après plus de 10 ans au même endroit, obligés d'apprendre de nouveaux systèmes et de nouvelles méthodes en raison des fusions et des acquisitions sont beaucoup moins efficaces et ne pourront assurer qu'un service inférieur tant que le nouvel ordinateur et les formules ne seront pas disponibles.

Les installations aéroportuaires sont mises à rude épreuve, car les voyageurs, les avions et les lignes aériennes augmentent en nombre et se font concurrence pour les places disponibles, y compris pour la circulation au sol et l'atterrissage, ce qui entraîne évidemment des retards sans nombre.

Les coupures budgétaires qui forcent les lignes aériennes à diminuer leurs effectifs... par exemple, le personnel d'entretien à Moncton, Fredericton et Saint-Jean... entraînent des retards de près de quatre ou cinq heures, ou même davantage, pour les voyageurs qui attendent que les mécaniciens arrivent en avion de l'extérieur de la province lorsqu'on a besoin de leurs services.

Enfin, le stress que subissent les employés qui doivent travailler plus vite et plus fort à un travail en constante évolution, au service d'employeurs qui changent constamment de même que les syndicats, si toutefois les syndicats demeurent, entraîne des frustrations qui pourraient éventuellement se refléter dans leur travail.

Monsieur le président, notre travail est soumis à des normes strictes. Nous n'aimerions pas que les facteurs que nous avons mentionnés, parmi beaucoup d'autres, diminuent l'estime que nous porte le public voyageur, que nous apprécions beaucoup. C'est après tout grâce à lui que nous gagnons notre vie. Toutefois, cela devient de plus en plus difficile.

En conclusion, nous aimerions que le Comité reconsidère dans sa totalité ce projet de loi qui nous semble inacceptable sous sa forme actuelle. Nous avons énoncé certains des problèmes que nous avons constatés, et nous savons bien qu'il y en a beaucoup d'autres. Nous supplions le Comité d'évaluer pleinement l'état du secteur des transports et de proposer des mesures législatives susceptibles d'aider à résoudre certains de ces problèmes.

En particulier, nous aimerions que des programmes de protection des employés fassent désormais obligatoirement partie de toute fusion ou de toute acquisition et que les droits des travailleurs soient protégés le mieux possible. Nous aimerions également que les normes de sécurité soient précisées et que des inspecteurs et des employés soient chargés d'appliquer les mesures législatives nécessaires dans ces domaines. En effet, les mesures législatives sont inutiles sans application.

Nous craignons que le projet de loi sous sa forme actuelle n'ait un effet préjudiciable sur certaines régions et nous aimerions qu'on tienne compte de cette probabilité. Selon nous, le gouvernement devrait imposer une loi conservant ou augmentant la réglementation destinée à garantir la sécurité des voyageurs, le service aux voyageurs, l'égalité du service et

[Text]

The Chairman: Thank you, Ms Brewer. I am going to throw it open to questions now,

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank Sandra Brewer for appearing before us. I think she gave us a unique point of view we have not heard so far, which to me is extremely important. We have been hearing time and time again well-prepared briefs by the labour movement and by the business community, who have the expertise, the research, and the capacity to prepare positions that more or less reflect the same point of view, day after day. But here we have an individual who is concerned about her employment, who is legitimately concerned about the future of the air transport industry, who has come forward on her own behalf and on behalf of some airline employees, and who has indeed made a very substantive representation to us.

It is the first time I have heard of you, but I am very proud of you, and I want to thank you very much. I am very, very glad there are Canadians who have concerns and who come forward, who not belonging to any association or any group speak out. You are quite right, deregulation is a frightening thing that could go well or could go wrong, and that individuals like you come forward and make a series of suggestions is very important.

Ms Brewer: Almost as frightening as appearing here on my own.

Mr. Ouellet: You did very, very well. And I want to assure you that some of the suggestions you have made are very much on our mind, on the minds of members on both sides. It is not a partisan affair. I think equally members of the government as well as the opposition share some of your concerns and your views. We will try to amend this legislation to give better safeguards and better security, not only to employees, but to the public at large.

One of the things that is interesting that I want to question you on are these new small airline companies that seem to compete now. On page 3 you allude to the fact there are maybe more companies in the Maritimes that are operating, but that they are more or less part of or are integrated within the two major airlines there seems to be a feeling of excessive concentration and that we will end up with two major airlines. The disappearance of the regional and local airlines, in a sense, is something that is of some concern.

• 1340

Do you believe that the public is better served now than it was before? Or is it better served now for a short time and then things will deteriorate? What is your reading of the situation in respect to airline services in the maritimes?

[Translation]

des pratiques commerciales justes, en plus de la sécurité d'emploi.

Le président: Merci, madame Brewer. Nous passons maintenant aux questions.

M. Ouellet: Monsieur le président, je désire remercier Sandra Brewer d'avoir comparu devant nous. Je crois qu'elle nous a donné un point de vue original que nous n'avions pas encore entendu, ce qui me semble extrêmement important. Nous avons entendu à de nombreuses reprises des mémoires bien préparés en provenance du mouvement syndical et du monde des affaires qui disposent des compétences, des possibilités de recherche et de la capacité de préparer des positions qui reflètent plus ou moins le même point de vue, jour après jour. Aujourd'hui, nous entendons une personne qui craint pour son emploi, qui s'inquiète à juste titre de l'avenir du transport aérien et qui s'est présentée en son nom et au nom de certains employés des lignes aériennes; elle a fait une intervention tout à fait substantielle.

C'est la première fois que j'entends parler de vous, mais je suis très fier de vous et je désire vous remercier très sincèrement. Je suis très heureux que des Canadiens concernés se présentent et donnent leur avis sans pour autant appartenir à une association ou à un groupe. Vous avez tout à fait raison, la déréglementation a de quoi faire peur; les choses pourraient aller bien ou mal et il est très important que des particuliers comme vous se présentent pour faire une série de suggestions.

Mme Brewer: Cela fait presque aussi peur que de comparaître ici toute seule.

M. Ouellet: Vous vous êtes très très bien tirée d'affaire. Et je dois vous dire que certaines de vos suggestions sont tout à fait présentes à notre esprit, à l'esprit des députés des deux côtés. Il ne s'agit pas d'une question partisane. Je crois que les députés de la majorité aussi bien que ceux de l'opposition partagent certaines de vos craintes et de vos opinions. Nous tenterons de modifier ce projet de loi afin d'améliorer les garanties et la sécurité, non seulement pour les employés, mais aussi pour le grand public.

Parmi les choses intéressantes que vous avez dites et sur lesquelles j'aimerais vous interroger, il y a la question des nouvelles petites lignes aériennes qui semblent présentement se faire concurrence. A la page 3 vous mentionnez le fait qu'il y a peut-être un plus grand nombre de compagnies en exploitation dans les Maritimes, mais qu'elles font plus ou moins partie des deux grandes lignes aériennes ou y sont plus ou moins intégrées; vous semblez craindre une concentration excessive de même que la possibilité qu'il ne reste en fin de compte que deux grandes lignes. La disparition des lignes aériennes régionales et locales, en un certain sens, n'est pas sans causer une certaine inquiétude.

Croyez-vous que le public est mieux servi maintenant qu'auparavant? Se pourrait-il qu'il soit mieux servi à court terme, puis que les choses se détériorent par la suite? Comment comprenez-vous la situation pour ce qui est des services des lignes aériennes dans les Maritimes?

[Texte]

Ms Brewer: Do you mean now as opposed to a certain time in the past, or now when deregulation may be passed?

Mr. Ouellet: There has been a sort of *de facto* deregulation for a certain number of years. You know, the CTC which is supposed to look at it as the entry and—

Ms Brewer: So you mean as opposed to the immediate past?

Mr. Ouellet: Yes. As now, more or less, except that everybody wants to come in. It is post legislation; in the airline industry it will be almost the same thing after legislation, as I see it.

Ms Brewer: I think that effectively, because of the increased passenger service and the recent cut-backs that the airlines are trying to make, the service directly to the passenger on a person to person basis is suffering, whereas the service as far as airplanes or numbers of seats available to different cities at present is increasing as the smaller airlines try and compete for those seats.

We see airlines like Air Bras d'Or versus Air Atlantic chasing one another around and fighting for seats, and I do not see the possibility of three or four of those smaller commuter carriers operating through Fredericton, for example. I do not see that there is that much traffic available. And I do think that someone, perhaps Air Bras d'Or or one of the other of Air Atlantic, Air Nova, will indeed pull out of many of those cities and leave only one. That is only my perception, of course.

Mr. Ouellet: One other aspect you have raised has to do with inspections. I think you quote accurately your member saying that there have been some new additional jobs identified as inspectors. Now, you asked the question: how many are going to inspect airplanes? Through your own experience, has anybody been assigned? Have you bumped into someone who is now a new airplane inspector there? In the past 6 months or 12 months, have you met this peculiar bird?

Ms Brewer: Do you mean the new inspector?

Mr. Ouellet: Yes.

Ms Brewer: In the 12 years that I have worked with the airline I have never met a person who inspects an aircraft for safety. I have indeed met people who sit in the cockpit and check pilots, but as far as inspecting the aircraft for safety, I have never met one.

Mr. Ouellet: Although with the work you do, it could have taken place without your knowledge.

Ms Brewer: By all means. In fact, I work in Fredericton and most maintenance is done in Halifax. I would only assume that inspectors would, on occasion, ride around in these aircraft, but that is merely an assumption on my part. I have never met anyone who did that.

[Traduction]

Mme Brewer: Voulez-vous dire maintenant par opposition à un certain moment du passé, ou maintenant que la déréglementation pourrait être adoptée?

M. Ouellet: Depuis un certain nombre d'années, il existe un sorte de déréglementation dans les faits. Comme vous le savez, la CCT qui est censée s'en occuper comme l'entrée . . .

Mme Brewer: Vous voulez dire par opposition au passé immédiat?

M. Ouellet: Oui. Tout comme maintenant, plus ou moins, si ce n'est que tout le monde veut être de la partie. Nous sommes au stade post-réglementaire; dans les transports aériens, selon moi il n'y aura presque aucun changement après l'adoption de la loi.

Mme Brewer: Je crois qu'effectivement, en raison du service accru aux voyageurs et des récentes coupures de la part des lignes aériennes, le service au voyageurs, en souffre, sur la base des relations personnelles, tandis que le service augmente pour ce qui est du nombre d'avions ou du nombres de places disponibles puisque les petites lignes aériennes sont alors en concurrence.

Nous voyons des lignes aériennes comme Air Bras d'Or et Air Atlantic se faire la lutte pour des places, et je n'entrevois pas la possibilité que trois ou quatre de ces petits transporteurs puissent assurer le service à Frédéricion, par exemple. Je ne crois pas que la quantité de trafic soit suffisante. Et je crois que quelqu'un, peut-être Air Bras d'Or ou l'une des autres lignes, Air Atlantic ou Air Nova, se retirera effectivement de bon nombre de ces villes pour n'y laisser qu'une ligne aérienne. C'est là évidemment une perception personnelle.

M. Ouellet: Vous avez également parlé des inspections. Je crois que vous citez exactement votre député qui a dit que certains nouveaux emplois sont réservés aux inspecteurs. Vous vous êtes alors demandé combien d'entre eux vont inspecter des avions? À votre connaissance, est-ce que quelqu'un a déjà été affecté à ce travail. Avez-vous rencontré par hasard quelqu'un qui soit un nouvel inspecteur des avions? Au cours des six ou 12 derniers mois, avez-vous rencontré cet oiseau rare?

Mme Brewer: Vous voulez dire le nouvel inspecteur?

M. Ouellet: Oui.

Mme Brewer: Au cours des 12 années que j'ai passées à travailler pour la ligne aérienne, je n'ai jamais rencontré quelqu'un qui fasse l'inspection de sécurité d'un avion. J'ai effectivement rencontré des gens qui s'installent dans le poste de pilotage pour surveiller les pilotes, mais pour ce qui est de l'inspection de sécurité des appareils, je n'ai jamais rencontré qui que ce soit.

M. Ouellet: Et toutefois, étant donné la nature de votre travail, cela pourrait se produire à votre insu.

M. Brewer: Naturellement. En fait, je travaille à Fredericton et l'entretien se fait surtout à Halifax. Je suppose tout simplement qu'il doit arriver à l'occasion que ces inspecteurs prennent place dans ces appareils, mais c'est une simple hypothèse de ma part. Je n'ai jamais rencontré quelqu'un qui faisait cela.

[Text]

Mr. Ouellet: I see. And you have not met any since the announcement of the creation of the new jobs?

Ms Brewer: Particularly any new people, no. I have, though, been acquainted with people who are new in the transportation of dangerous goods, for example, or the security of the airports because of the bomb threats and that sort of thing. I have met lots of people—I should not say lots—but I have met many people who have been hired new in those kinds of capacities, but the actual inspection of aircraft for safety is what we are concerned about.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I will be very short. I will not make a speech at the beginning of my question; just to thank the witness, Ms Brewer, for appearing before us.

I take it you work on the air side, I mean in the air. You are a flight attendant.

Ms Brewer: No sir, as a matter of fact I am a customer service agent in Fredericton.

Mr. Angus: In terms of that role, have you found the airlines today, in a semi-deregulated environment, tend to be more concerned with on-time service and will pressure ground staff to process baggage, perhaps in terms of the new security regulations to make sure that passengers are matched with their luggage and things like that? Are you finding they are putting extreme pressure on employees to get that stuff through on time and to heck with security?

• 1345

Ms Brewer: Mr. Angus, I hesitate to answer that in the affirmative, because my job could be on the line.

Mr. Angus: We appreciate that.

Ms Brewer: But I feel our workload is increasing and the pressure to work harder and faster is there. The concern with on-time performance, in our view, in Fredericton is much increased since, for instance, Eastern Provincial and Air Maritime. It may be a function of Canadian Pacific. It may be a function of Pacific Western. It may be a function of deregulation. I could not offer an opinion on that. But I can mention personally at least four passengers who are very unhappy with the fact that they did not get on the aircraft because we have had to stick to time limit regulations and we could not process them in time when in fact the aircraft was indeed outdoors and they could see it. They expect to get on. In the past they have. Now they cannot, because the airline, our employers, have instructed us not to put those passengers on.

Mr. Layton: Mr. Chairman, first I want to compliment our witness for having put together a very comprehensive report, as my two colleagues have already mentioned.

[Translation]

M. Ouellet: Je vois. Et vous n'en avez pas rencontré depuis qu'on a annoncé la création des nouveaux emplois?

Mme Brewer: Pour ce qui est de nouveaux employés, non. J'ai toutefois connu des gens qui sont nouvellement arrivés dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, par exemple, ou de la sécurité des aéroports à cause des alertes à la bombe et des choses de ce genre. J'ai rencontré des tas de gens—je ne devrais pas dire des tas—mais j'ai rencontré beaucoup de gens qui ont été embauchés à ce titre, mais c'est de l'inspection de sécurité des avions qu'il s'agit ici.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Je serai très bref. Je ne préfacerais pas ma question par un discours, je me contenterai de remercier le témoin, M^{me} Brewer, d'avoir comparu devant nous.

Je suppose que vous travaillez du côté piste, je veux dire que vous faites partie du personnel volant. Vous êtes agent de bord.

Mme Brewer: Non monsieur. En fait, je suis agent du service à la clientèle à Fredericton.

M. Angus: Dans le cadre de ces fonctions, avez-vous constaté que de nos jours, dans un milieu à demi déréglementé, les lignes aériennes tendent à se préoccuper davantage du respect des horaires et exercent des pressions sur le personnel au sol en matière du traitement des bagages, peut-être dans le cadre des nouveaux règlements de sécurité, afin d'assurer que les voyageurs et les bagages soient appariés, et autres choses du genre? Est-ce que vous constatez qu'on fait des pressions extrêmes sur les employés pour que les horaires soient respectés, et tant pis pour la sécurité?

Mme Brewer: Monsieur Angus, j'hésite à répondre oui à cette question, car cela pourrait me coûter mon emploi.

M. Angus: Nous nous en rendons bien compte.

Mme Brewer: Mais j'ai l'impression que notre charge de travail augmente et qu'il y a des pressions pour que nous travaillions plus et plus rapidement. Selon moi, on se préoccupe beaucoup plus du respect des horaires à Frédéricion qu'au temps par exemple, d'*Eastern Provincial* et d'*Air Maritime*. Cela pourrait dépendre du Canadien Pacifique, ou encore de *Pacific Western*. Cela pourrait dépendre de la déréglementation. Je n'ai pas d'opinion à cet égard. Mais je peux mentionner au moins quatre voyageurs qui sont très malheureux de n'avoir pu monter à bord parce que nous devons respecter le règlement sur les délais et que nous n'avons pas pu nous occuper d'eux à temps, alors qu'en fait l'appareil était là, dehors, et qu'ils pouvaient le voir. Ils s'attendent de monter à bord, comme ils pouvaient le faire autrefois. Maintenant, ils ne le peuvent plus, parce que la ligne aérienne, notre employeur, nous a ordonné de ne pas les laisser monter à bord.

M. Layton: Monsieur le président, je désire d'abord féliciter notre témoin d'avoir rédigé un mémoire très complet, comme l'ont déjà fait remarquer mes deux collègues.

[Texte]

I noted and I sense there are a number of positions in the airlines in particular, as you address, that are attractive to people looking for part-time jobs. There appears to be, in the terms of your paper, a criticism that part-time jobs are there. Is it not true there are a number of employees today who are looking for, and quite prepared to accept, a part-time position rather than a full-time?

Ms Brewer: Yes, indeed it is true, sir. There are many people who are willing to work part-time. But of the 11 people in Moncton, for instance, many of them were forced either to work part-time for Canadian Pacific or to take lower wages with Air Atlantic. I can speak personally of, I am sure, two dozen people who would much prefer to have the full-time work rather than the part-time work. The statistics reference to CP's only hiring 4 full-time people out of over 230 is I think misrepresentative of the people who want to work part-time.

Mr. Layton: The other thing, Ms Brewer, was the worker stress factor. I know the airlines work against those peak-and-valley periods. There are times in the airline operations when it must be very quiet. I went in looking for a ticket the other night in Montreal, and there were three employees behind the desk and we must have spent fifteen minutes. There was no one else around. So there must be lots of those times. At the same time, the industry by its nature has those peaks where we all arrive for the same airplane, as you say, and where you cannot even process them.

Mr. Benjamin: That is the nature of the operation.

Mr. Layton: I was going to say it reminds me a bit of being on a standing committee of Parliament, because it seems to me this is a continuous stress by comparison.

Mr. Angus: Always rushed.

Mr. Layton: Always rushed. But does it not go with the territory?

Ms Brewer: It does indeed. But I may add that, because again of the increased passenger loads and the changing of employers, therefore new computer systems and new forms and new tariffs and new books, etc.—all those things we have to learn—I must say in all honesty that in the last three weeks or so I have worked I may have had two full lunch breaks.

Mr. Layton: Note that, Mr. Chairman. They have had two free lunch breaks.

Ms Brewer: I feel that is because, as a conscientious agent, I am endeavouring to keep upgraded and trained and trying to offer the service the customer deserves. Therefore I spend my free time, rather than standing at the counter talking to passengers, reading tariffs or working with the computer system and trying to learn it in its entirety.

Mr. Layton: A model employee.

[Traduction]

J'ai l'impression qu'il y a un certain nombre de postes, surtout dans les lignes aériennes, comme vous le mentionnez, qui peuvent être intéressants pour des personnes qui recherchent un emploi à temps partiel. Votre mémoire semble assez critique quant à ces emplois à temps partiel. N'est-il pas vrai que de nos jours beaucoup de gens cherchent un poste à temps partiel plutôt qu'un poste à plein temps et sont tout à fait prêts à accepter cela?

Mme Brewer: Oui, monsieur, c'est tout à fait vrai. Il y a beaucoup de gens qui sont prêts à travailler à temps partiel. Mais sur les 11 personnes à Moncton, par exemple, beaucoup d'entre elles ont été forcées soit de travailler à temps partiel pour le Canadien Pacifique ou d'accepter un salaire inférieur avec Air Atlantic. Je connais personnellement au moins deux douzaines de personnes qui préféreraient de beaucoup travailler à temps complet plutôt qu'à temps partiel. Les statistiques qui démontrent que le CP n'a engagé que quatre personnes à temps partiel sur plus de 230 sont à mon avis trompeuses quant au nombre de personnes qui désirent travailler à temps partiel.

M. Layton: L'autre point que je voudrais mentionner, madame Brewer, est le facteur de stress des employés. Je sais que le travail des lignes aériennes se présente en dents de scie. Il doit y avoir des moments très tranquilles. L'autre soir, je suis allé chercher un billet à Montréal, il y avait trois employés derrière le comptoir et nous avons dû passer une quinzaine de minutes. Il n'y avait personne d'autre. Il doit y avoir beaucoup de moments comme ça. Par ailleurs, la nature du travail est telle qu'il y a des périodes de pointe où nous arrivons tous pour le même avion, comme vous le dites, et où vous ne pouvez même pas vous occuper de tout le monde.

M. Benjamin: C'est la nature du travail.

M. Layton: J'allais dire que cela me rappelle un peu les Comités permanents du Parlement, car il me semble que c'est là un stress continu en comparaison.

M. Angus: Toujours pressés.

M. Layton: Toujours pressés. Mais est-ce que cela ne dépend pas du territoire?

Mme Brewer: Effectivement. Mais permettez-moi d'ajouter que, toujours en raison du nombre accru de voyageurs et du changement d'employeurs, ce qui entraîne de nouveaux systèmes informatiques, de nouvelles formules, de nouveaux tarifs et des nouveaux livres, etc.—toutes choses qu'il nous faut apprendre—je dois dire en toute franchise qu'au cours des trois dernières semaines environ de travail, j'ai peut-être eu deux pauses-déjeuner complètes.

M. Layton: Prenez note, monsieur le président. Ils ont eu deux pauses-déjeuner gratuites.

Mme Brewer: Je crois que c'est parce que ma conscience professionnelle me porte à me tenir au courant et à tenter d'offrir le service que mérite le client. C'est pourquoi je passe mes temps libres, au lieu de me tenir au comptoir à parler avec les voyageurs, à lire des tarifs ou à travailler avec le système informatique en vue d'apprendre à le maîtriser.

M. Layton: Une employée modèle.

[Text]

Ms Brewer: I try.

The Chairman: Ms Brewer, I want to thank you again for appearing. You did put together a very comprehensive brief, and there are some very interesting new ideas. As other members, and Mr. Ouellet, who complimented you for the brief, have said, it would be lovely if we could hear 26 million individual Canadians. But we would also be on the road an awful long time, and then we would have the same stress factors as you related.

We now call on the CN Moncton main shops and Mr. Gary Murray.

• 1350

There are several other witnesses here who want to try to get on this afternoon. We have later on the Moncton and District Labour Council—Mr. John McLaughlin from the Newcastle and District Labour Council is not on, and I am not going to go into all the reasons why one or two of them are not on, but if they can get together and, depending when we come to them, could appear together then we could get Mr. McLaughlin on. We are going to have on one of them anyway, but it is up to them if they both want to appear together. In view of the fact it is already 1.55 p.m., I do not see that we are going to get both on individually, but that is for them to work out if they can.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on that point, it is my understanding that the Newcastle-Chatham District Labour Council was confirmed to appear before this committee a week and a half ago.

The Chairman: They were never confirmed. I can show the potential witness list—

Mr. Angus: Somebody phoned them but I do not know whether it was the clerk's office or what.

The Chairman: Mr. Angus, about five minutes ago the receptionist at the door repeated a conversation to me which was not correct, so let us not get into all the problems of communications. There was communication; they were there as one of the potential witnesses, my clerk tells me. I had nothing to do with your arrangements. I am trying to get them on, but they are not even going to get on if we keep up with this.

Mr. McLaughlin (Newcastle-Chatham Labour Council): We were confirmed by Mrs. Hawtin.

The Chairman: Well you speak for yourself, Mr. McLaughlin; I do not know who she is. I was trying to get you on about the Miramichi. It was likely the secretary to Mr. Benjamin; that is most likely it—well, Mr. Angus, perhaps.

Mr. Benjamin: On a point of order, almost two weeks ago in a telephone conversation with somebody in Ottawa those gentlemen were confirmed on the list and Frazer was not on the list. All of a sudden those gentlemen are not on the list and Frazer Incorporated is. What is going on?

[Translation]

Mme Brewer: Je fais de mon mieux.

Le président: Madame Brewer, je désire vous remercier encore une fois d'avoir comparu devant nous. Vous avez rédigé un mémoire très complet qui comporte certaines idées nouvelles et très intéressantes. Comme l'ont dit les autres membres du Comité, ainsi que M. Ouellet qui vous a félicitée de votre mémoire, il serait merveilleux de pouvoir entendre un par un les 26 millions de Canadiens. Mais nous passerions alors énormément de temps en déplacement et nous souffririons des facteurs de stress dont vous avez parlé.

J'appelle maintenant les ateliers principaux du CN à Moncton et M. Gary Murray.

Il y a ici plusieurs autres témoins qui désirent être entendus cet après-midi. Nous recevrons plus tard le conseil du travail de Moncton et du district—M. John McLaughlin du conseil du travail de Newcastle et du district ne sera pas entendu, et je ne vais pas exposer toutes les raisons pour lesquelles un ou deux d'entre eux ne sont pas inscrits, mais s'ils peuvent s'entendre et, selon le moment où nous arriverons à eux, s'ils pouvaient comparaître ensemble, alors nous pourrions entendre M. McLaughlin. Nous entendrons de toute façon l'un d'entre eux, mais c'est à eux de décider s'ils veulent comparaître ensemble. Étant donné qu'il est déjà 13h55, je ne crois pas que nous puissions les entendre tous les deux individuellement, mais c'est à eux de s'entendre s'ils le peuvent.

M. Angus: Monsieur le président, à cet égard je crois comprendre que le Conseil du travail du district de Newcastle et Chatham a reçu confirmation de sa comparution devant ce comité il y a une semaine et demie.

Le président: Il n'y a jamais eu confirmation. Je peux vous montrer la liste des témoins possibles . . .

M. Angus: Quelqu'un leur a téléphoné, mais je ne sais pas si c'était le bureau du greffier.

Le président: Monsieur Angus, il y a environ 5 minutes la réceptionniste m'a répété une conversation de façon incorrecte, alors il vaut mieux ne pas entrer dans les problèmes de communication. Il y a eu communication; ils étaient là parmi les témoins possibles, selon mon greffier. Cela n'a rien à voir avec vos dispositions. J'essaie de les faire comparaître, mais nous n'y arriverons pas si nous continuons comme ceci.

M. McLaughlin (Conseil du travail de Newcastle et Chatham): Nous avons eu confirmation de M^{me} Hawtin.

Le président: C'est vous qui le dites, monsieur McLaughlin: je ne connais pas cette personne. J'essayais de vous faire comparaître à propos de Miramichi. C'était probablement la secrétaire de M. Benjamin; c'est le plus probable—ou peut-être de M. Angus.

M. Benjamin: J'invoque le règlement. Il y a presque deux semaines au cours d'une conversation téléphonique avec quelqu'un à Ottawa, ces messieurs ont eu confirmation qu'ils figuraient sur la liste mais Frazer ne figurait pas sur la liste.

[Texte]

The Chairman: What we have right now is the CN Moncton main shops. Frazer was always supposed to . . . Every list any member got was tentative.

We have another problem. I am trying to get another witness on here, the witness for Brookfield Transportation Company. Mr. Donald Owen, who is here and who, also through a Member of Parliament, was assured that he was on the list. It is an embarrassment to the Chair and to the clerk, who is trying to work yeoman service, that sometimes on a list of over 150 witnesses in two weeks you make the odd little slip up. Mr. McLaughlin, I am informed, was on a potential list. We have about 400 potential witnesses and we were not able to accommodate them all. Mr. Frazer, through his Member of Parliament, was also assured that he was on a list, but he was not.

Mr. Benjamin: This Member of Parliament never assured any witness—neither did that one—but the Committees Branch told them they were on the list.

The Chairman: Mr. Benjamin, I do not want to spend the afternoon talking about this. Mr. McLaughlin stood up and said he communicated with a Mrs. Hawtin. I do not know who she is. I know who my clerk is, and I have complete confidence in her.

Some hon. members: Hear, hear!

The Chairman: Anyway, this is a nice way, on a very serious subject, to have your presentation, Mr. Murray. I am glad to welcome you. You were here this morning, I believe, when we had some discussion on matters affecting the CN shops. Would you please introduce the people with you.

Mr. Gary Murray (CN, Moncton Main Shops, and Resource Person, Moncton and District Labour Council): Mr. Chairman, members of the committee, I am here on behalf of the seven railroad unions that represent workers at the Moncton main shops. Mr. Tom Wood represents the Brotherhood of Railway Carmen; Mr. Gordon Callendar represents the International Association of Machinists and Aerospace Workers..

Mr. Chairman, members of the committees, we are pleased to have this opportunity to appear before you to present our views on this very important proposed legislation, namely Bills C-18 and C-19. We are sure that you are fully aware of the devastating blow that Moncton and this entire area has received with the announced closure by CN of their main repair shops in Moncton.

I quote paragraph 3(1)(d) of Bill C-18, under the heading National Transportation Policy: "transportation is recognized as a key to regional economic development".

[Traduction]

Tout à coup, ces messieurs ne sont plus sur la liste et *Frazer Incorporated* s'y trouve. Qu'est-ce qui se passe?

Le président: C'est maintenant le tour des ateliers principaux du CN à Moncton. Frazer a toujours été sensé . . . toutes les listes remises aux membres étaient provisoires.

Nous avons un autre problème. J'essaie de faire entendre un autre témoin, le témoin de la *Brookfield Transportation Company*. M. Donald Owen qui est ici et qui, également par l'entremise d'un député, a reçu l'assurance qu'il figurait à la liste. C'est là un embarras pour le président et pour le greffier, qui travaillent d'arrache-pied, lorsqu'à l'occasion, sur une liste de plus de 150 témoins en deux semaines, ils se glisse quelque part un lapsus. On m'apprend que M. McLaughlin figurait sur une liste de témoins éventuels. Nous avons environ 400 témoins éventuels, et nous n'avons pas pu les entendre tous. Son député a assuré M. Frazer qu'il figurait sur la liste, mais il n'y était pas.

M. Benjamin: Je n'ai jamais assuré aucun témoin, non plus que mon collègue. C'est la Direction des comités qui leur a dit qu'ils figuraient sur la liste.

Le président: Monsieur Benjamin: je ne voudrais pas consacrer tout l'après-midi à ce sujet. M. McLaughlin s'est levé et il a dit qu'il avait communiqué avec une certaine M^{me} Hawtin. Je ne connais pas cette personne. Je connais mon greffier et j'ai toute confiance en elle.

Des voix: Bravo!

Le président: Quoi qu'il en soit, c'est une bonne façon d'entendre votre exposé sur un sujet très sérieux, M. Murray. Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue. Vous étiez ici ce matin, je crois, lorsque nous avons traité de certaines questions touchant les ateliers du CN. Auriez-vous la bonté de présenter les gens qui vous accompagnent.

M. Gary Murray (CN, ateliers principaux de Moncton et personne ressource, Conseil du travail du district de Moncton): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis ici au nom de sept syndicats des chemins de fer qui représentent les travailleurs des ateliers principaux de Moncton. M. Tom Wood représente la Fraternité des wagonniers de chemins de fer; M. Gordon Callendar représente l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, nous sommes reconnaissants de cette occasion qui nous est donnée de comparaître devant vous pour présenter notre opinion sur ces mesures législatives très importantes, soit les projets de loi C-18 et C-19. Nous ne doutons pas que vous soyez tout à fait au courant du choc terrible qu'à été pour Moncton et pour toute la région l'annonce par le CN de la fermeture de ses principaux ateliers de réparation à Moncton.

Je cite l'alinéa 3(1)d) du projet de loi C-18 sous la rubrique Politique nationale des transports: «les transports (sont) reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional».

[Text]

[Translation]

• 1355

Mr. Chairman and members of your committee, what has happened in this region in the past, what is taking place at present, and what has been announced for the future, insofar as railway workers are concerned, surely cannot be considered as being conducive to helping towards regional economic development; quite the contrary.

Over the past few years we have seen railway stations close by the hundreds, repair facilities reduced, rail lines abandoned, freight and express operations closed, and a general overall reduction of services offered to the public. Granted, there has been some specialized service offered to specific customers, but only on a limited basis. These cut-backs have resulted in some industries going out of business while others have turned to other modes of transportation.

The main cornerstone of the whole railway operation in the region is being removed with the closing down of the Moncton main shops, and there are more reductions to come, with the closing out of all rail facilities on Prince Edward Island, switching to rubber, with the same to apply in Newfoundland, when the political climate is ripe. When this happens, the effect on the community is staggering. The closing of the main shops is a good example of just how far-reaching the shock is felt and the ripple effect that flows from such a major blow.

Time does not permit us to bring you a detailed picture of this today, but it was all fully documented and presented to the CN board of directors, to the Hon. John Crosbie, Minister of Transport, during a visit to Moncton last year, as well as other Cabinet Ministers present and various other government officials, and many other groups or individuals.

The decision to close the shops was made and has not been reversed. Clearly, Mr. Chairman, when that decision was made, no thought was given to transportation being recognized as a key to regional economic development. If any thought had been given, then the shops should have been maintained as a railway operation, keeping 1,200 or more railway jobs in Moncton, plus the hundreds that depend on the shops. Instead, the work was transferred to other parts of the country, depriving this area of desperately needed jobs.

Even now, while the gradual closedown of the shops is taking place, with bumping and lay-offs occurring almost daily, work that is normally performed here in Moncton is being transferred to Montreal. We refer to the March 13, 1987, transfer of eight diesel units from Moncton Gordon Yard to Taschereau Yard in Montreal. The numbers for routine inspection were 2326, 2329, 2038, 2539 and 2020. Unit 2583 was to have a complete re-wheel. Unit 2316 was to have traction motors replaced, while 3636 was to have repairs made to the power assemblies.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, ce qui est arrivé dans la région par le passé, ce qui se passe actuellement et ce qui a été annoncé pour l'avenir, du point de vue des cheminots, ne peut sûrement pas être considéré comme favorable au développement économique régional; bien au contraire.

Au cours des dernières années, nous avons assisté à la fermeture de gares par centaines, à la réduction des installations de réparation, à l'abandon de lignes de chemin de fer, à la fermeture de services marchandises et exprès, ainsi qu'à une baisse globale des services au public. Concédons que certaines catégories de clients ont bénéficié de services spécialisés, mais c'est là un phénomène limité. Les réductions générales ont provoqué la faillite de certaines entreprises, tandis que d'autres se sont tournées vers des modes de transport différents.

Le fondement même de tout le secteur ferroviaire de la région est en train de craquer avec la fermeture des ateliers principaux de Moncton. Et ce n'est pas tout, car on annonce la fermeture de toutes les installations ferroviaires de l'Île-du-Prince-Édouard, qui se reconvertit au camionnage, et le même sort attend Terre-Neuve au moment où le climat politique s'y prêtera. Ce jour-là, les effets sur la population seront catastrophiques. La fermeture des ateliers principaux montre bien l'ampleur des conséquences, qui se répercutent en chaîne et font boule de neige.

Le temps ne nous permet pas de vous brosser un tableau détaillé de ces incidences déplorables, mais un dossier bien documenté a été présenté au conseil d'administration du CN, à M. John Crosbie, ministre des Transports, pendant sa visite à Moncton l'an dernier, ainsi qu'aux autres ministres qui l'accompagnaient, à divers fonctionnaires de l'État et à bien d'autres groupes ou particuliers.

La décision de fermer les ateliers a été prise de façon irrévocable. De toute évidence, monsieur le président, lorsque cette décision a été prise, on ne s'est pas interrogé un seul instant sur le rôle des transports dans le développement économique régional. En effet, si l'on s'était arrêté pour réfléchir quelques instants, les ateliers auraient été maintenus pour éviter la perte de quelque 1 200 emplois de travailleurs des chemins de fer à Moncton, et même davantage, sans compter les centaines d'emplois qui sont liés directement à ces ateliers. Non, les ateliers ont été déménagés dans d'autres parties du pays, privant ainsi notre région d'emplois dont on avait désespérément besoin.

Aujourd'hui même, alors que la fermeture progressive des ateliers est en voie de réalisation, avec les évincements et les licenciements qui se produisent presque tous les jours, des travaux normalement effectués ici à Moncton sont maintenant transférés à Montréal. Nous pensons notamment au transfert de huit locomotives diesel de la gare Gordon de Moncton à la gare Taschereau de Montréal qui s'est produit le 13 mars 1987. Les numéros des inspections courantes étaient le 2326, le 2329, le 2038, le 2539 et le 2020. Pour le 2583, on prévoyait un changement complet de roues. Pour le 2316, c'était les moteurs

[Texte]

All of the above work is and has historically been performed on a regular basis in Moncton. The transfer of this work to Montreal is just another example of the hell-bent determination of CN Rail to take work away from the region and give it to other parts of the country.

As stated earlier, more jobs are to be lost when the stores operation is transferred to Montreal and the regional headquarters is reduced even further.

The economic impact on the community is staggering, but what about the social and financial impact on the employees? Mr. Chairman, it seems that when decisions are made by CN that adversely affect employees, plans are put in place to reduce the impact.

However, the employees are not used the same, but are divided into two classifications: management and non-scheduled versus scheduled or union employees. They are offered two distinct packages when early retirement is being considered. This is very evident by the offer made to the management employees who are entitled to full pension when they accumulate 80 points—age plus years of service, Mr. Chairman, makes up that formula—while a scheduled employee must accumulate 85 points, a difference of five years.

Management employees also have their insurance premium paid until they reach 65, their medical coverage paid, and other benefits not offered to scheduled employees. Separation allowance is also much greater for management, where, as an example, an employee aged 64 would receive 28 weeks of pay, while a scheduled employee would only receive 4 weeks.

Preferred treatment for management employees is nothing short of discrimination against the scheduled employees, and does nothing to bring goodwill and harmony into the workplace. It makes the workers bitter and degraded. They wonder if CN is at all concerned about their welfare when they see the millions and millions of dollars being spent on development in other parts of the country, including vast real estate undertakings, while this region is being reduced to a skeleton of what it once was.

When work is transferred and closedowns occur, staff adjustments occur, resulting in lay-offs. That is what is happening here, with the last few specks of meat being picked from the bones that are left in this once proud region. What work is left has to be performed by those who remain, and their numbers are becoming fewer. When there are fewer workers, cut-backs in maintenance on the fleet of rolling stock, power units, and track maintenance is bound to occur.

• 1400

We are very concerned that safety may be neglected and that accidents will become more prevalent.

[Traduction]

de tractions qui devaient être remplacés et pour le 3636 on devait effectuer des réparations aux groupes moteurs.

Tous ces travaux se font traditionnellement et régulièrement à Moncton. Leur transfert à Montréal confirme une fois de plus la détermination féroce de CN Rail d'enlever le pain de la bouche des ouvriers de notre région pour le distribuer dans d'autres parties du pays.

Comme je le disais tout à l'heure, d'autres emplois seront perdus lorsque les magasins seront déménagés à Montréal et que les bureaux régionaux subiront de nouvelles réductions.

Les incidences économiques sur la région sont épouvantables, mais que dire des incidences sociales et financières sur les employés? Monsieur le président, lorsque les décisions prises par le CN ont des effets néfastes sur les employés, il me semble évident que l'on devrait adopter des mesures d'atténuation.

Mais tous les employés ne subissent pas le même sort. Tout dépend de la catégorie à laquelle ils appartiennent. Il y a d'un côté les employés d'encadrement, non syndiqués, et de l'autre les employés syndiqués. Les avantages qui leur sont offerts lorsqu'une retraite anticipée est envisagée sont fort différents. À titre d'exemple, les employés d'encadrement ont droit à une pension complète lorsqu'ils accumulent 80 points—c'est l'âge majoré des années de service, monsieur le président, qui forme le barème—, tandis que les employés syndiqués doivent accumuler 85 points, soit une différence de 5 ans.

Les employés d'encadrement bénéficient en outre de primes d'assurance payées jusqu'à l'âge de 65 ans, de même qu'une assurance-maladie et d'autres avantages non offerts aux employés syndiqués. La prime de cessation d'emploi est supérieure pour les cadres, qui reçoivent à 64 ans une somme équivalente à 28 semaines de salaire, alors que l'employé syndiqué n'a droit qu'à 4 semaines.

Le traitement privilégié dont jouissent les cadres est tout simplement une pratique discriminatoire qui s'exerce contre les employés syndiqués et qui nuit aux bonnes relations ou à l'harmonie dans le milieu du travail. Les ouvriers se sentent lésés et en éprouvent de l'amertume. Ils se demandent si le CN se préoccupe de leur bien-être, d'autant plus qu'ils peuvent constater des millions et des millions de dollars sont consacrés à des immobilisations dans d'autres parties du pays, notamment pour des grands projets immobiliers, tandis que notre région n'est plus que l'ombre d'elle-même.

Lorsque les services sont déménagés ou fermés, il s'ensuit des rajustements de personnel qui aboutissent à des mises à pied. C'est exactement ce qui se produit actuellement, alors qu'on s'acharne à dépouiller notre région de tout ce qui faisait sa fierté autrefois. Les ouvriers qui nous restent, et ils sont de moins en moins nombreux, n'ont plus rien à faire. Avec ces effectifs réduits, on peut s'attendre à des réductions dans les travaux de maintenance du parc de matériel roulant, des locomotives et des voies.

Nous craignons énormément que la sécurité soit négligée et que les accidents se multiplient.

[Text]

As an example, during the six-week period from January 25, 1987, to March 9, 1987, we are aware of 14 derailments that occurred on main-line and branch-line trackage. Those 14 included the 3 major ones that occurred at Atkinson, Nova Scotia, 24 loads of grain plus the power units; Thomson, Nova Scotia, 39 cars and 5 power units . . . The other 11 derailments included several VIA passenger rail liners, switching engines, and a few freight cars. In addition, numerous derailments occur around the freight yards, often involving one or two cars.

It is interesting to note that, according to our information, at least 6 of the 14 derailments mentioned above were the result of snow and ice build-up, and one of the major derailments resulted from a hot box burnt journal. More frequent inspections and better snow and ice removal may have prevented many of the accidents and saved millions of dollars in damage.

Another primary concern we wish to address is the additional truck traffic that has been switched from rail to highway during recent years. With the lifting of regulations proposed by the new legislation, truck traffic will no doubt increase even more on our narrow and crooked highways. Quite frankly, many of the highways are being smashed to pieces by the heavy traffic at present. They were not constructed to withstand heavy truck traffic, nor the volume that has grown at so fast a pace in the last few years.

During a recent stormy winter weekend in this area, five separate highway accidents occurred involving trucks and tractor-trailers, resulting in eight fatalities. We of course are not in a position to place the blame as to who was at fault, but we do point out again that the highways in this area are not designed to carry or handle both truck and passenger-car traffic without placing each one at a greater and greater risk of being involved in an accident.

Deregulation will serve to promote this tragic situation even further, with more and more truckers taking to the highways, and by forcing the railway companies themselves to go to highway in order to compete. They are already going that route as quickly as they can.

Deregulation will also mean that more and more brokers' operators will be on the highways, working either for large transportation companies or as private operators. In either case, it means more congestion and more chance of accidents, death, and destruction.

As we said at the beginning of our presentation, we are indeed pleased to have this opportunity to appear before such a

[Translation]

A titre d'exemple, au cours de la période de six semaines allant du 25 janvier 1987 au 9 mars 1987, nous avons eu connaissance de 14 déraillements sur des voies principales et secondaires. Sur les 14 déraillements, trois peuvent être considérés comme graves, dont celui d'Atkinson, en Nouvelle-Ecosse, qui touchait 24 wagons de grain en plus des locomotives, et celui de Thomson, en Nouvelle-Ecosse mettait en cause 39 wagons et cinq locomotives . . . Les 11 autres déraillements se rapportaient à plusieurs trains quotidiens pour voyageurs de Via Rail, des locomotives de triage et quelques wagons de marchandises. Ces chiffres ne tiennent pas compte des nombreux déraillements qui se sont produits dans les gares de marchandises, ou un ou deux wagons ont été accidentés.

Fait intéressant, d'après notre information, au moins six des 14 déraillements ont été provoqués par des accumulations de neige et de glace, tandis qu'un autre des graves accidents est imputable à l'incendie d'un journal de boîte chaude. Des inspections plus fréquentes et de meilleures pratiques d'enlèvement de la neige et de la glace auraient pu prévenir bon nombre d'accidents et épargner ainsi des millions de dollars de dommages.

Voici un autre grand sujet de préoccupation que nous aimerions aborder: il s'agit de l'augmentation ces dernières années du mouvement des poids lourds sur les routes, au fur et à mesure que le transport ferroviaire est supplanté par le transport par camion. Par suite de la suppression de la réglementation que propose le projet de loi, il ne fait aucun doute que le nombre de poids lourds augmentera encore sur nos routes étroites et sinueuses. Soyons réalistes. Bon nombre de nos routes sont massacrées à l'heure actuelle par une circulation déjà trop dense. Ces routes n'étaient pas prévues à l'origine pour supporter les mouvements de poids lourds ni le volume de trafic qui a augmenté à un rythme si rapide au cours des dernières années.

Récemment, pendant une fin de semaine de tempête de neige, des poids lourds et des camions-remorques étaient en cause dans cinq accidents de la route différents qui ont provoqué huit morts. Il ne nous appartient évidemment pas d'accuser qui que ce soit, mais nous pouvons rappeler encore une fois que les routes de notre région ne sont pas prévues pour permettre à la fois la circulation des poids-lourds et des voitures de tourisme, sans multiplier les risques d'accidents pour les uns comme pour les autres.

La déréglementation ne pourra qu'aggraver la situation déjà tragique, car les routes seront de plus en plus encombrées de camions à mesure que les compagnies de chemin de fer se mettront à adopter ce mode de transport pour demeurer concurrentielles. D'ailleurs, ce processus est déjà bien engagé à l'heure actuelle et semble s'accélérer.

Avec la déréglementation, on peut également s'attendre à une présence accrue de chauffeurs contractants sur les routes, travaillant soit pour de grandes sociétés de transports ou comme exploitants privés. Et l'autre cas, l'encombrement des routes ne fera que s'accroître, de même que les risques d'accidents, de morts et de destruction.

Comme nous l'avons dit au début de notre exposé, nous sommes très heureux de l'occasion qui nous est donnée de

[Texte]

very important House of Commons committee to put forth our views. Bills C-18 and C-19 are both of vital concern to us and we are hopeful that our concerns will be given due consideration.

However, basing our experience on the success rate we have had with other committees, Ministers, etc., that have visited our city, I am sure you can understand when we tell you that we will be surprised if any of our views are acted upon by your committee.

When Mr. Dennis Cochrane, Member of Parliament for Moncton, informed the public in May 1985 that an assessment was being made by CN on the total shops maintenance capacity Canada-wide, a committee from business, governments, and labour was established to organize the most appropriate response of the community as a whole to concerns regarding the future of the Moncton shops. The committee was known as the Save Our Shops Committee, and it engaged the firm of Fiander & Good Associates Limited, of Fredericton, to prepare a socio-economic impact study of the shops in Moncton and surrounding areas. The study was funded by the New Brunswick government job protection unit. A report was eventually completed and presented to the CN board of directors during their meeting in Moncton by the Save Our Shops Committee. The report was also presented to the Minister of Transport, other Cabinet Ministers, as well as the Prime Minister.

Support for keeping the shops was overwhelming, with MP Dennis Cochrane and MP Fernand Robichaud, along with many others, showing their full support.

I would like to quote from page 40 of the report:

Impact on industrial Development—It should be realized that rumours surrounding main shops closure are already having an impact on the industrial development potential of the Region. Again, psychological impact plays an important role here. It is claimed by officials charged with industrial development in the Region, that at least two developers have decided to postpone potential projects because of rumours concerning closure of the shops.

Businessmen, like the stockmarket, react positively to an optimistic local business climate and negatively to what they perceive as a sluggish local economic environment.

It goes on:

Actual closure of the main shops would have a longer term negative impact on the willingness of businessmen, particularly those offering consumer goods and services, to proceed with development projects.

As you can see, the report was very positive and pointed out very clearly the impact that would be felt by the community and the economic folly of closing the shops; but in the end,

[Traduction]

comparaître devant un puissant Comité de la Chambre des communes afin d'exprimer notre point de vue. Les projets de lois C-18 et C-19 revêtent une importance capitale pour nous et nous espérons que nos inquiétudes seront prises en considération.

Cependant, nous savons par expérience que nos interventions auprès de comités, de ministres, etc. qui sont venus dans notre ville n'ont guère porté fruit. Vous ne serez donc pas offusqué si nous vous disons que nous serions très étonnés de voir votre Comité donner suite à nos revendications.

Lorsque M. Dennis Cochrane, député de Moncton, a informé la population en mai 1985 que le CN procédait à l'évaluation de la capacité de maintenance de l'ensemble des ateliers du Canada, un comité fait de représentants du monde des affaires, des pouvoirs publics et des syndicats a été mis sur pied en vue de coordonner et de faire connaître le point de vue des gens de la région concernant l'avenir des ateliers de Moncton. Ce comité de défense des ateliers a retenu les services de la firme *Fiander & Good Associates Limited*, de Fredericton, aux fins de la réalisation d'une étude d'impact socio-économique des ateliers à Moncton et dans les secteurs avoisinants. L'étude était financée par le service de protection des emplois du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Le rapport auquel elle a abouti a été présenté par le comité de la défense des ateliers au conseil d'administration du CN qui se réunissait à Moncton. Ce rapport a également été remis au ministre des Transports, à d'autres ministres du Cabinet ainsi qu'au Premier ministre.

L'appui de toutes les parties en faveur du maintien des ateliers s'est révélé unanime, tandis que les députés Dennis Cochrane et Fernand Robichaud, soutenus par bien d'autres, défendaient ce dossier avec enthousiasme.

J'aimerais vous citer un passage tiré de la page 40 du rapport.

Incidence sur le développement industriel—il importe de se rendre compte que les rumeurs concernant la fermeture des ateliers principaux exercent déjà une influence sur le développement industriel de la région. Ici encore, l'incidence psychologique est loin d'être négligeable. Dans les services chargés du développement industriel de la région, des fonctionnaires ont déclaré qu'au moins deux promoteurs ont décidé de retarder l'ouverture d'un chantier à cause des rumeurs concernant la fermeture des ateliers.

Les gens d'affaires, tout comme les spéculateurs boursiers, ont une réaction positive lorsque le climat économique local présente des signes encourageants et négative lorsque ce climat est incertain.

Je poursuis ma lecture:

La fermeture des ateliers principaux aurait des incidences négatives à long terme sur le comportement des gens d'affaires, en particulier dans le secteur des gains de consommation et des services, qui se montreraient alors réticents à investir.

Comme vous pouvez le constater, le rapport était favorable au maintien des ateliers, signalait clairement les incidences négatives sur la région et dénonçait l'erreur économique de la

[Text]

always in vain. Thus, that is the reason why we are very skeptical that our appearance here today will result in anything worthwhile insofar as jobs for railway workers is concerned.

• 1405

Apparently, no thought whatsoever was given to the proven fact that the Moncton shops were the most productive in Canada and that they have the lowest absenteeism of any of the shops, that they have the best work record and a history of labour relations stability with walkouts, wildcat strikes and slow downs practically non-existent.

In a letter dated September 15, 1986, to the members of the Save Our Shops Committee, Mr. John Crosbie, Minister of Transport states in part:

For those reasons, Cabinet regrets that it cannot intervene in the CN decision of last June to reduce the work force at the main shops in Moncton. Yet, we have acted and will act to ensure that the negative effects of that decision are minimized and that Moncton will remain a major transportation manufacturing and service centre in the Atlantic region.

Mr. Chairman, that promise by the Minister has not been fulfilled. As pointed out earlier, the opposite is being practiced by CN where they are deliberately directing work away from Moncton to other parts of the country without due regard to the hardship and misery this is causing the hundreds of laid-off railway workers.

We are now aware that a new study is to commence to reduce our region and work force even further. According to our information, the prime objective of the study is to reduce the number of regions now in existence from five to three or even two. Again, this region will probably bear the brunt of most of the rate reductions and cut-backs that will occur, the same as when the shops capacity study occurred, and no matter how sound an argument backed by facts that we present, we will not be heard. Other transfers of work have taken place on a regular basis, bit by bit, a few jobs at a time. As a matter of fact, there is not one instance that we are aware of when any significant amount of railway work of a permanent nature was transferred to this region from another region of the country during recent years.

In summary, Mr. Chairman, we can see no benefits whatsoever for this area in Bill C-18 and Bill C-19, and nothing but hardship and suffering for railway workers. Deregulation should be set aside, if for no other reason than to stop the anticipated increase in death and destruction on the highways. You must be aware of the tremendous increase in truck-related accidents that have occurred in the United States since deregulation, a 23.4% increase from 1983 to 1985. Even more alarming is the fact that driver fatigue was the probable

[Translation]

fermeture des ateliers. Au bout du compte, toutefois, ce plaidoyer est demeuré sans effet. C'est la raison pour laquelle nous sommes quelque peu sceptiques quant aux chances de réussite de notre intervention auprès de votre Comité en ce qui a trait aux emplois des ouvriers du rail.

Comment se fait-il, par ailleurs, que l'on n'ait pas tenu compte du fait avéré que les ateliers de Moncton sont les plus productifs du Canada, qu'ils connaissent le taux d'absentéisme le plus faible de tous les ateliers, qu'ils présentent le meilleur dossier professionnel et une longue tradition de stabilité dans les relations du travail, pratiquement dépourvu de débrayages, de grèves sauvages et de ralentissements du travail.

Dans une lettre du 15 septembre 1986 adressée aux membres du Comité de défense des ateliers, M. John Crosbie, alors ministre des Transports, déclarait notamment:

Pour toutes ces raisons, le Cabinet se voit dans l'impossibilité d'intervenir au sujet de la décision prise par le CN en juin dernier de réduire l'effectif des ateliers principaux de Moncton. Cependant, nous avons agi et nous continuerons d'agir pour faire en sorte que les effets négatifs de cette décision soient atténués et que Moncton demeure un centre important de fabrication et de service d'entretien dans le domaine des transports de la région de l'Atlantique.

Monsieur le président, cette promesse du ministre n'a jamais été tenue. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, c'est le contraire qui se produit puisque le CN retire délibérément les services de Moncton pour les transférer dans d'autres parties du pays sans s'inquiéter le moins du monde des difficultés et des misères qu'il cause à des centaines de travailleurs du rail licenciés.

Or, nous apprenons maintenant qu'une nouvelle étude doit être entreprise dans le but de réduire les services et les effectifs encore davantage dans notre région. Si nos informations sont exactes, le premier objectif de l'étude est d'examiner la possibilité de faire passer le nombre de régions administratives de cinq à trois ou même à deux. Encore une fois, ce sera notre région qui fera probablement les frais des réductions, tout comme ce fut le cas après l'étude sur la capacité des ateliers, et si convaincants que soient les arguments que nous présenterons pour défendre notre cause, nous ne serons pas écoutés. Régulièrement, des travaux nous sont enlevés et confiés ailleurs, petit à petit, grignotant quelques emplois à chaque fois. En fait, il n'est jamais arrivé ces dernières années, à notre connaissance, que les travaux importants de chemin de fer, de caractère permanent, aient été confiés à notre région et retirés à une autre.

En résumé, monsieur le président, nous ne prévoyons aucunement de retombées positives des projets de lois C-18 et C-19 dans notre région, mais uniquement des difficultés financières et des souffrances pour les ouvriers du rail. L'idée de la déréglementation doit être rejetée une fois pour toutes, ne serait-ce que pour freiner l'augmentation des accidents mortels et des catastrophes sur nos routes. Vous êtes sûrement au courant de la recrudescence spectaculaire des accidents mettant en cause des camions, qui se sont produits aux Etats-

[Texte]

or primary cause of 41% of big truck accidents in the U.S.A. during the same period.

In conclusion, we thank you for listening to us and draw your attention to the several addendums that are attached hereto, containing items that are of particular concern to individual unions signatory to each addendum.

Of the two addendums, Mr. Chairman, one addendum is submitted by the Brotherhood of Railway Carmen and the other addendum was submitted by the International Association of Machinists.

The Chairman: Mr. Murphy, thank you for your brief. I had just better throw it open to questions because, frankly, having been exposed by the Atlantic papers to the situation here, there is nothing in your brief I disagree with. I also do not think there is going to be anything coming in the way of jobs necessarily and directly from your presentation today; I will be very frank. But at least we are all better educated. You have put forward in a most responsible way the very detailed experience of what is going on here, which certainly is going to make an impact on all members and certainly makes an impact on this chairman.

I throw it open to questions and I thank you for coming and presenting your views the way you have presented them. I call on Mr. Robichaud as the first questioner.

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

I want to thank you for coming here and one more time trying to send a message to the Minister of Transport who has the authority to act in this dossier. We have all tried different ways, together, separately, but it seems that we have all ended up at the very same place. In spite of all of that, the announcement was made to close the shops and it seems that they will be closed.

I have asked quite a few questions of the Minister about the shops, trying to safeguard some jobs, and almost all the time he would say that there would be something here in Moncton, if it were not for the union. In other words, he is pointing the finger. Would you comment on that, to set the record straight?

• 1410

Mr. Murray: Mr. Chairman, members of the committee, in response to Mr. Robichaud's query, last October a special agreement was negotiated by seven organizations representing the employees at the main shops. Because of the fundamental rights of each particular organization in having its own constitution and by-laws which it is protected by, a couple of those organizations were not able to ratify the issue locally, and the matter then had to be dealt with system-wide. The decision of the membership of those particular organizations was they were not in agreement to see the work at the Moncton main shops contracted out. For the Minister of Transport

[Traduction]

Unis depuis la déréglementation, avec une hausse de 23,4 p. 100 de 1983 à 1985. Le plus inquiétant dans tout cela, c'est le fait que la fatigue des chauffeurs soit la cause probable ou première de 41 p. 100 des accidents de poids lourds aux États-Unis pendant cette période.

En conclusion, nous vous remercions d'avoir bien voulu nous écouter et aimerions attirer votre attention sur les annexes qui s'ajoutent au mémoire, sur des sujets intéressant particulièrement les syndicats signataires de ces annexes.

L'une des deux annexes, monsieur le président, est présentée par la Fraternité des wagonniers de chemin de fer tandis que l'autre provient de l'Association internationale des machinistes.

Le président: Monsieur Murphy, je vous remercie pour votre mémoire. Je pense que je vais sans tarder ouvrir le débat parce que, en toute franchise, maintenant que je connais mieux la situation dans l'Atlantique, je dois dire que je ne peux être en désaccord avec votre mémoire. Je dois avouer également que votre exposé d'aujourd'hui n'aura pas nécessairement et directement pour effet de créer de nouveaux emplois. Je serai tout à fait honnête. Mais au moins, vous nous avez instruits. Vous nous avez expliqués, très objectivement et dans le détail, ce qui se passe dans cette région, et je suis sûr que tous les membres en sont impressionnés, tout autant que le président du Comité.

Je vais donc ouvrir le débat et je vous remercie d'être venus présenter votre point de vue comme vous l'avez fait. Je cède la parole à notre premier intervenant, M. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier d'être venus essayer encore une fois de transmettre un message au ministre des Transports, qui a le pouvoir d'agir dans ce dossier. Nous avons tous essayé de différentes façons, ensemble ou séparément, mais il semble que nous aboutissons toujours dans la même impasse. En effet, on a annoncé la fermeture des ateliers et il semble bien qu'ils resteront fermés.

J'ai posé toute une série de questions au ministre au sujet des ateliers, dans l'espoir de sauver quelques emplois, et à chaque reprise il m'a répondu qu'il envisageait quelque chose pour Moncton, mais sûrement pas pour le syndicat. Autrement dit, il vous désignait du doigt. Auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet pour qu'on connaisse les deux côtés de la médaille?

M. Murray: Monsieur le président, mesdames et messieurs, en réponse à la question de M. Robichaud, je dirai qu'en octobre dernier une convention spéciale a été négociée par sept syndicats représentant les employés des ateliers principaux. Étant donné que chacun des syndicats possède son propre acte constitutif et ses propres règlements qui le protègent, en vertu de ses droits fondamentaux, quelques-uns de ces syndicats n'ont pu régler la question localement, et l'affaire a dû être traitée à une échelle globale. Les membres de ces syndicats particuliers ont fait savoir qu'ils n'étaient pas d'accord avec l'idée de confier les travaux des ateliers principaux de Moncton

[Text]

to point his finger at the trade union movement and say the trade union movement was responsible, he has to understand the inner workings of how each individual organization works.

Mr. Robichaud: So the deal offered to you in the first place was not acceptable to the unions, as you work with your agreements and all that.

Mr. Gordon Callendar (CN, Moncton Main Shops and Chairman, International Machinists and Aerospace Workers Lodge 594): Mr. Robichaud, if you look at the last addendum, on page 2, you will notice Article 10.2. It is taken from the original agreement and says:

It is understood that this Special Agreement must be ratified by each and all of the Unions signatory hereto. In the event one or more Unions fail to achieve ratification, it will mean that this Special Agreement will have no force or effect.

We tried—everyone tried. But in all honesty, the Canadian National Railway had to realize that the people on a national basis could not accept the contracting out provisions to Canadian General Electric. It was a foregone conclusion that was going to happen. It is really unfortunate. The local people here, being much closer to the scene, they wanted a job, they wanted to work, they chose, I guess, to vote for this agreement. But the unfortunate reality is people in other parts of Canada... And we would be no different—no different, I want to reiterate—than the people in Montreal or the people in Winnipeg if we were sitting in their shoes. We would be—we are suspicious, and we would have voted the same identical way. It was an impossibility to ratify, in my estimation.

Mr. Robichaud: It was also said, quite a few times, that the workload at the shop was diminishing and there was just no more work to be done. But on page 3 you mention that work that could have been done in Moncton was transferred to other yards. Now, I have heard that this work could not be done here, that because of time, or some other work had to be done, it had to be sent elsewhere. Is there any truth to that, or is it just things we hear?

Mr. Callendar: At least 8 units were in question. They were sent to Montreal on March 13, the very same day Canadian National released 122 people because of lack of work. At least three of those units, out of the numbers mentioned, were in the facility at Gordon Yard on March 12, the day before. I cannot speak to the locations of the other five, but at least three of them were in the facility, in the building. So that does not hold water.

Mr. Robichaud: So there were workers there, and the facilities were there, and—

Mr. Callendar: Traditionally, Mr. Robichaud, what has happened over the years in the wintertime is that you have more... because of winter conditions. The workload at the

[Translation]

à des entrepreneurs de l'extérieur. Que le ministre des Transports désigne du doigt le mouvement syndical en disant que les syndicats sont responsables, c'est faire preuve d'une manque de compréhension des rouages internes des divers organismes.

M. Robichaud: Le règlement qu'on vous proposait au départ n'était donc pas acceptable pour les syndicats, dont les conventions régissent les travailleurs.

M. Gordon Callendar (CN Ateliers principaux de Moncton, et président de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, Local 594): Monsieur Robichaud, si vous prenez la dernière annexe, à la page 2, vous y trouverez l'article 10.2. Il est tiré de la convention originale et se lit comme suit:

Il est arrêté que la présente convention doit être ratifiée par chacun des syndicats qui en sont signataires. Dans le cas où un ou plusieurs syndicats omettraient de le ratifier, cette convention serait tenue pour nulle et non avenue.

Nous avons essayé—tout le monde a essayé. Mais en toute honnêteté, la compagnie des chemins de fer nationaux devait bien se rendre compte qu'à l'échelle nationale il était impossible que les travailleurs acceptent les dispositions d'impartition des travaux à la Société *General Electric Canada*. Il était inévitable qu'il en soit ainsi. Tout cela est extrêmement malheureux. Les gens d'ici, plus près de la réalité, voulaient conserver leur emploi, voulaient travailler, et ont donc choisi de voter en faveur de l'entente. Malheureusement, on n'a pas vu les choses du même oeil dans les autres parties du Canada... Je pense que nous aurions agi exactement de la même façon—et j'insiste sur ce point, que les gens de Montréal ou ceux de Winnipeg si nous avions été à leur place. Nous aurions voté, j'en suis sûr, exactement de la même façon. La convention était impossible à ratifier, à mon avis.

M. Robichaud: Il a été affirmé, à plusieurs reprises, que la charge de travail dans les ateliers était à la baisse et qu'il n'y avait plus rien à faire. A la page 3 du mémoire, cependant, vous mentionnez que les travaux qui auraient pu être exécutés à Moncton ont été confiés à d'autres gares. Or, je me suis laissé dire que ce travail ne pouvait se faire ici pour des raisons de délai, ou autres, qu'il fallait le faire faire ailleurs. Est-ce la vérité ou simplement des paroles en l'air qu'on entend comme cela?

M. Callendar: Au moins huit locomotives étaient en cause. Elles ont été envoyées à Montréal le 13 mars, le jour même où le CN a mis à pied 122 travailleurs sous prétexte de manque de travail. Au moins trois de ces locomotives se trouvaient dans les installations de la gare Gordon le 12 mars, soit la veille. Je ne pourrais vous donner de précisions sur l'endroit des cinq autres, mais au moins trois d'entre elles se trouvaient dans des installations, dans le bâtiment. L'argument ne tient donc pas.

M. Robichaud: Les travailleurs étaient donc en place, de même que les installations...

M. Callendar: Traditionnellement, monsieur Robichaud, il y a toujours beaucoup plus de travail en hiver, à cause des rigueurs du climat. La charge de travail dans les ateliers

[Texte]

main shops has always been scheduled so the hump yard—we refer to the Gordon yard as a hump yard—could offload onto the main shops. And it has happened for many, many, many years that they have offloaded at the main shops. But this year it looks like they are offloading at Taschereau Yard in Montreal.

Mr. Robichaud: So work is being directed away from this area to some other areas.

Mr. Callendar: At least eight locomotives were redirected to Taschereau Yard in Montreal.

• 1415

Mr. Benjamin: Gentlemen, to go further with Mr. Robichaud about those eight locomotives, do the Moncton shops and the employees there have the capacity to do the repairs required on those locomotives here in Moncton, or could some or all of the work on some or all of those locomotives only be done at Pointe Saint-Charles? Or could it have been done here?

Mr. Murray: It absolutely could be done here, Mr. Benjamin. Those locomotives were assigned to the Atlantic region. Those were the locomotives we have worked on for many, many years. There is nothing there that could not be done by the personnel here.

Mr. Benjamin: That is what we wanted to know. Now, CNR made a great to-do in the process of shutting down Moncton shops that Pointe Saint-Charles would be kept in operation on a contract basis; they would contract for work with railroads in Canada and the United States. So do you know whether those eight locomotives are being done on a contract basis by the shops in Pointe Saint-Charles, or is it in-house CNR work?

Mr. Callendar: I believe it to be in-house work. It has gone to the Taschereau yard, as opposed to the Pointe Saint-Charles shops.

Mr. Benjamin: So this is work that could have been done here, should have been done here; and they deliberately moved eight locomotives from here to Montreal. We will have some more words with the CNR about that later; such as starting tomorrow, when we see them in Montreal.

The Government of Canada told Canadian National more than 10 years ago that they are on their own, they have to raise their own capital, generate their own revenues—

Mr. Ouellet: It is not true.

Mr. Benjamin: I do not give a damn what you think is true or not. We have the letters and the speeches of Otto Lang in 1975.

Mr. Ouellet: It is not the first time you have said this, and it is not true.

Mr. Benjamin: It is not a point of order, either. It is a point of debate.

[Traduction]

principaux a toujours été planifiée de manière à ce que la butte de triage—ainsi que nous appelons la gare de triage de Gordon—puisse alimenter les ateliers principaux. C'est ainsi que cela s'est passé pendant de très nombreuses années. Cette année, cependant, il semble qu'on alimentera plutôt la gare de triage Taschereau à Montréal.

M. Robichaud: Ainsi, le travail est détourné de cette région pour être confié à d'autres régions.

M. Callendar: Au moins huit locomotives ont été détournées vers la gare Taschereau de Montréal.

M. Benjamin: Messieurs, pour poursuivre sur la lancée de M. Robichaud concernant les huit locomotives, les ateliers de Moncton et les employés ont-ils la capacité de faire les réparations nécessaires ici sur place, ou les travaux doivent-ils absolument, en tout ou en partie, être réalisés à Pointe Saint-Charles? Auraient-ils pu se faire sur place?

M. Murray: Absolument. Ils auraient pu être faits sur place, monsieur Benjamin. Ces locomotives avaient d'abord été affectées à la région de l'Atlantique. Nous travaillons sur ces mêmes locomotives depuis de nombreuses années. Aucun aspect des travaux échappait à la compétence du personnel d'ici.

M. Benjamin: C'est ce que nous voulions savoir. Pourtant, le CN a crié sur tous les toits dans le processus de fermeture des ateliers de Moncton que l'exploitation de Pointe Saint-Charles fonctionnerait à contrat. Les contrats seraient conclus avec des chemins de fer du Canada et des États-Unis. Savez-vous si ces huit locomotives font l'objet de travaux à contrat dans les ateliers de Pointe Saint-Charles ou si elles sont prises en charge par le personnel du CN?

M. Callendar: Je crois qu'elles sont prises en charge par le personnel interne. Elles ont été envoyées aux ateliers de Taschereau, plutôt qu'à ceux de Pointe Saint-Charles.

M. Benjamin: Il s'agit donc de travaux qui auraient pu, qui auraient dû être réalisés ici; et c'est délibérément que les huit locomotives ont été envoyées à Montréal. Nous ne manquerons pas de demander des comptes au CN à ce sujet, un peu plus tard. Dès demain, en fait, lorsque nous verrons ses porte-parole à Montréal.

Le gouvernement du Canada a confié il y a plus de dix ans un mandat d'autonomie au CN, en l'enjoignant de trouver ses propres capitaux, de produire ses propres recettes . . .

M. Ouellet: Ce n'est pas vrai.

M. Benjamin: Ce que vous pensez m'importe peu. Nous avons en main les lettres et les discours d'Otto Lang de 1975.

M. Ouellet: Ce n'est pas la première fois que vous avancez cette thèse, mais elle est fausse.

M. Benjamin: Je n'invoque pas le Règlement, j'invoque le droit de parole.

[Text]

The Chairman: It is a point of debate. It really is.

Mr. Benjamin: The policy of the government, with the last recapitalization of Canadian National, which was the legislation passed in 1978, and leading up to that . . . the CN has to make its own way. Do you think in light of the events of yesterday . . . and everybody knows both CN and CP are in severe financial difficulty now. Do you think the same kind of deal should be provided to Canadian National or Canadian Pacific as the one provided to General Motors yesterday by way of interest-free loans; \$220 million worth? Do you find there is a double or triple standard going on around this town?

Mr. Murray: It is most interesting to be appearing here today to deal with the question of a deregulated transport industry, where on one hand the government has announced the closure of the Moncton main shops and on the other hand the government has announced, in conjunction with the Government of Quebec, it is going to bail GM out to save 3,500 jobs. That could not happen in Moncton to save 1,200 jobs.

We believe in the trade union movement. We have indicated from the day that Otto Lang stated that the user-pay was going to be adopted—that type of philosophy—that it does not work. It does not work, it never has worked, and it never will work. Canada was built by a national transportation link that formed this country from the east coast through to the west coast. We still believe there is room in this country for both Canadian National and for CP. But the user-fee concept or ideology has to be set aside, because it does not work.

Mr. Benjamin: I appreciate that answer, as you could well understand, since at the time of the user-pay announcement, or the implementation of it, Mr. Mazankowski opposed it, on behalf of the Conservative Party; and now he is raising the user fees.

I understand the railroads have announced as of today that they have shifted traffic between Halifax and Moncton from rail to truck. When that truck traffic gets to Moncton it gets put on piggyback; the trailer units get loaded onto trains. That is 70 trailer units a day, 24 hours a day. They are now on the highway instead of on the railway between Halifax and Moncton.

• 1420

Can you tell us what kind of impact that is going to have on railway employment and highway traffic? What is it going to mean to not only Moncton shops but also the railway employment generally between Halifax and here?

• 1425

Mr. Murray: Mr. Chairman, with regard to railway employment, CN has reduced part of their intermodal

[Translation]

Le président: C'est une question de droit de parole, effectivement.

M. Benjamin: La politique du gouvernement, depuis la restructuration des capitaux du CN, qui remonte à la loi de 1978, est de laisser le CN agir à sa façon. Les événements d'hier changent peut-être un peu les règles du jeu. Tout le monde sait que le CN et le CP connaissent de graves difficultés financières. Croyez-vous que les mêmes arrangements pourraient être offerts au CN ou au CP que ceux qui ont été accordés à General Motors hier, c'est-à-dire un prêt sans intérêt, de l'ordre de 220 millions de dollars? Ne croyez-vous pas qu'on ait tendance ici à utiliser deux poids, deux mesures?

M. Murray: Il est tout à fait intéressant de se retrouver ici pour discuter de la question de la déréglementation de l'industrie du transport, alors que d'un côté le gouvernement annonce la fermeture des ateliers principaux de Moncton et que de l'autre il annonce qu'en collaboration avec le gouvernement de Québec il va donner un coup de main à General Motors pour se porter à la défense de 3,500 emplois. Jamais il n'aurait fait une chose pareille à Moncton pour protéger 1,200 emplois.

Nous croyons au mouvement syndical. Nous n'avons cessé de répéter depuis qu'Otto Lang a décrété l'adoption du principe de paiement en fonction des services reçus que cela ne peut fonctionner. Ça ne marche pas maintenant, ça n'a jamais marché et ça ne marchera jamais. Le Canada est issu de l'oeuvre des transporteurs qui ont assuré la communication d'un bout à l'autre du pays, de la côte est à la côte ouest. Nous croyons encore que le Canadien National et le CP ont toujours leur place dans ce pays. Mais l'idée ou l'idéologie des droits d'utilisation doit être abandonnée, car elle ne fonctionne pas.

M. Benjamin: Je comprends votre réponse, d'autant plus qu'à l'époque de l'annonce des droits d'utilisation, ou de leur mise en oeuvre, M. Mazankowski s'était opposé à cette idée, au nom du Parti conservateur. Aujourd'hui, il perçoit les droits d'utilisation.

Je crois savoir que les chemins de fer ont annoncé qu'à partir d'aujourd'hui les mouvements entre Halifax et Moncton se feraient par camion plutôt que par train. Lorsque les poids lourds arrivent à Moncton, ils sont mis sur wagons plats. Les semi-remorques sont chargées sur les trains. On compte 70 semi-remorques par jour, 24 heures par jour. Celles-ci se trouvent maintenant sur les routes plutôt que sur les voies entre Halifax et Moncton.

Pourriez-vous nous préciser quelles en seront les conséquences sur l'emploi dans le secteur ferroviaire et sur le trafic routier? Quelles sont vos prévisions non seulement pour les ateliers de Moncton mais également pour l'emploi dans le secteur ferroviaire en général entre Halifax et ici?

M. Murray: Monsieur le président, en ce qui a trait à l'emploi dans le secteur ferroviaire, le CN a comprimé son

[Texte]

operation, which is their truck division, and they have closed out terminals in Bathurst and in Truro.

They have spent some \$5 million to update and upgrade their intermodal facilities in Moncton. CN has gone as far to eliminate a number of their tractor units, eliminate a number of their employees, and are now gone to outside contractors to do the work that was previously done by CN employees. Is that being progressive? We say no, it is a backward step.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: First of all, I want to congratulate you once again on the presentation. Members of the committee will notice the manner in which it has been presented and the frustrations that people have been through, and yet this community is still very reasonably presenting its case.

I would like you to think of your own relations in your own parts of the country, to see if your people would be nearly as tolerant. And maybe that is something to our detriment.

Mr. Benjamin: It is a wonder they are not loading their guns.

Mr. Cochrane: And with good cause. But I am glad you are here, because you have heard it and you have seen it from a distance. But one has to see the effects and the emotion with which people address this kind of issue, when they are dealing with Crown corporations or government.

I do not have as much as questions as I have comments, but we have not seen anything tangible. We have heard a lot of talk about reindustrializing and so on; but nothing has happened.

CGE is gone, and I am not sure that it was even a possible objective in the first place. The means of control of that... But nonetheless, the means of dealing with that rested with the government.

It did not help that there were other parts of the country that did not understand our region. And General Motors dumped all over us, and then they put their hands out and grabbed \$220 million—that is okay, because that is somewhere else. I am asking my colleagues to understand that we are talking about regional development in this particular part of the bill. We had to beg for political consideration and, quite frankly, we should not have to as equal partners in this country and this Confederation.

So what we are looking for in this kind of bill, when we talk about regions, are the things you saw come into play. Might makes right, and the loudest voice or the most militant people seem to win. In our case, I think we did absolutely everything right. Maybe we should have thrown a few more hardhats, I

[Traduction]

exploitation intermodale, c'est-à-dire sa division de camionnage, et a fermé des terminus à Bathurst et à Truro.

Le CN a dépensé quelque 5 millions de dollars pour rénover et mettre à jour les installations intermodales de Moncton. Il a agi de cette façon en vue de supprimer un certain nombre de semi-remorques, de se débarrasser d'une partie de ses employés et d'avoir recours à des entrepreneurs de l'extérieur pour effectuer les travaux pris en charge jusque là par ses employés. Est-ce là le progrès? Pour nous, la réponse est non, c'est un recul.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Tout d'abord, je voudrais vous féliciter encore une fois pour votre exposé. Les membres du comité auront remarqué le ton dans lequel cet exposé a été présenté et les frustrations que ces personnes ont connues. Pourtant, elles ne perdent pas la tête et défendent leur cause avec beaucoup de modération.

Pensez un instant aux gens que vous connaissez dans la partie du pays d'où vous venez et essayez de vous imaginer si ces personnes seraient aussi tolérantes. La comparaison ne serait peut-être pas à notre avantage.

M. Benjamin: On peut s'étonner qu'ils n'aient pas encore sorti leurs fusils.

M. Cochrane: À juste titre. Mais je suis heureux que vous soyez ici, parce que vous avez entendu ce qui s'est passé avec un certain recul. Mais il faut voir avec quelle émotivité les gens parlent de ce genre de question, lorsqu'il s'agit de sociétés d'État ou du gouvernement.

J'ai moins de questions à poser que de commentaires à présenter, mais c'est que rien de concret n'a été fait. On a beaucoup parlé de réindustrialisation, etc. Or, rien ne s'est passé.

La CGE est partie, et je ne suis pas sûr que les objectifs aient été réalisables dès le départ. Quoi qu'il en soit, les moyens d'agir restent dans les mains du gouvernement.

Il faut dire que notre cause n'a rien gagné au fait que les autres parties de pays ne comprennent pas notre région. Mais la General Motors, non contente de nous laisser tomber, trouve le moyen de mettre la main sur 220 millions de dollars. Bien sûr, cela va de soi, puisque c'est dans une autre région. Je demande à mes collègues de comprendre que c'est de développement régional qu'il est question dans cette partie du projet de loi qui nous intéresse. Il nous offre de supplier pour obtenir la reconnaissance politique, et, soit dit bien franchement, c'est là une aberration puisque nous sommes censés être des partenaires égaux dans notre pays par le pouvoir de la Confédération.

Ce que nous demandons à un projet de loi comme celui-ci, du point de vue régional, c'est un peu d'équité. Or, la loi du plus fort est toujours la meilleure et ce sont ceux qui parlent, le plus haut ou qui militent le plus qui semblent l'emporter. Nous avons pourtant bien fait les choses. Peut-être aurait-il fallu nous montrer plus agressifs, je ne sais pas. Quoi qu'il en soit,

[Text]

am not sure. Nonetheless, we did everything right and, quite frankly, we got screwed.

This bill is not going to do anything for our past problems, and we have to emphasize that fact. But I hope that you will all take back the message of what has happened and the feeling. Look at the people who have attended and followed these sessions. We have not had a crowd anywhere in the country that has followed along as attentively and responded as much, or has had as much media attention. That is how important transportation is to this region of the country.

When we talk about rail-line abandonments, when we make a decision today, we can pick the people in the audience who will not be working tomorrow. When we speak of that—I hope my colleagues will not say, speak of it as a Tory, because I have an obligation to speak of it as an Atlantic Canadian representative. That is the way it is going to be.

Maybe I have been remiss in not speaking louder in a more public forum, although I think most of my colleagues know where I have done my speaking. I guess we all know the results. Nonetheless, I want to thank you and I appreciate very much the approach.

I also appreciate the suggestions that were attached to Tommy's and Gordie's brief. There are a number of suggestions at the end that we should all look at, because we have not minimized the effects of the workers. We put four unions against three, and now it is all said and done: those people who had no control over the ultimate decision of that, other than their vote in the rightful process, are now getting fewer benefits than the guy who is working beside them, who is out the door the same way they are. However, it is a different situation.

Now that it is supposedly done, we should take a look at fairness and equity not only with regard to those workers but with regard to this community in relation to the rest of the country. Thank you.

• 1430

Mr. Benjamin: And you will vote for the bill.

Mr. Murray: Just one further point before we close. It is important that the members of this committee understand that the straw that broke the camel's back occurred last week when CN announced that they were going to withdraw their stores materials, their signal materials, which they supply to line points throughout this region. They loaded their materials into two boxcars and shipped them to Montreal. That has nothing whatsoever to do with the closure of the Moncton shops, and no signal materials now are going to be shipped back from Montreal to the Atlantic region when Atlantic Canadians are out of work. That is how far this company has gone, and how much lower they will go God only knows.

[Translation]

nous avons bien fait les choses et, bien franchement, nous nous sommes fait brûler.

Le projet de loi ne règlera en rien nos problèmes du passé, il faut en être conscient. Mais j'espère que vous aurez tous compris le message, que vous le diffuserez à votre tour, que vous aurez compris le sentiment des gens. Il suffit de regarder ceux qui ont assisté aux séances. Nulle part ailleurs au Canada avons-nous bénéficié d'un auditoire aussi fidèle et aussi attentif, qui ait réagi avec autant d'animation, et nulle part ailleurs avons-nous autant qu'ici retenu l'attention des médias. C'est que les transports sont vraiment importants dans cette région du pays.

Il ne faut donc jamais oublier lorsqu'on doit se prononcer sur l'abandon d'une ligne de chemin de fer, que c'est peut-être le travail d'un ouvrier ici présent qui est en jeu. C'est à titre de représentant de la région de l'Atlantique que je voudrais parler aujourd'hui et non—j'espère que mes collègues le comprendront—à titre de Conservateur. C'est du moins ma détermination.

J'ai peut-être manqué à mon devoir en ne défendant pas suffisamment cette cause sur la place publique, mais je pense que la plupart de mes collègues savent dans quelle arène j'ai milité. Je pense que tout le monde en connaît les résultats. Quoi qu'il en soit, je vous remercie et je suis fort sensible à votre réaction.

J'ai été sensible également aux suggestions que Tommy et Gordie présentent dans leur mémoire. Ces suggestions se trouvent à la fin du mémoire et nous devrions tous les examiner de près, car nous sommes conscients des effets négatifs sur les travailleurs. Nous dressons quatre syndicats contre trois autres, et voilà que tout est dit: ces personnes n'avaient aucun pouvoir sur la décision finale, autrement que par un droit de vote légitimement exercé, et voilà qu'elles se retrouvent lésées par rapport à leurs collègues, qui pourtant sont eux aussi tenus à l'écart. Mais c'est une autre histoire.

Maintenant que la décision a été prise, nous devrions essayer de rétablir l'équilibre, par des mesures d'équité, non seulement pour ces travailleurs mais également pour l'ensemble de la collectivité par comparaison avec les autres collectivités canadiennes. Merci.

M. Benjamin: Et vous avez voté en faveur du projet de loi.

M. Murray: J'aimerais encore toucher à un autre point avant que l'on s'arrête. Il est important que les membres du comité comprennent que la goutte d'eau qui a fait déborder le vase, c'est l'annonce par le CN du retrait du matériel d'entrepôt, du matériel de signalisation, qui est distribué sur les voies un peu partout dans la région. Le matériel a été chargé dans deux wagons couverts et expédié à Montréal. Or, cette mesure n'a rien à voir avec la fermeture des ateliers de Moncton et ce matériel de signalisation ne sera plus renvoyé par Montréal dans la région de l'Atlantique, alors que les Canadiens de cette région sont sans travail. Le CN n'a pas hésité à en venir à ces extrémités et Dieu seul sait jusqu'où il ira.

[Texte]

The Chairman: Mr. Murray, I want to thank you and to echo . . . Mr. Cochrane has said it all, and the other members, Mr. Robichaud and Mr. Benjamin. I should not even be sitting in the chair at this particular time, and I had better not say much more than I have already said.

Mr. Tom Wood (CN, Moncton Main Shops): One final comment. In the car shop we had 185 people working. In 1982 we had around 500, but that is part of our history. Now they are taking 60 carmen and transferring them to Winnipeg. They are transferring 100 people to Gordon Yard. We would have been able to reduce, through retirements and resignations, down to 160 people anyway, which we were ultimately saving in the way of work. Why could that work not have stayed in Moncton? Why did we have to send the 60 people off to Winnipeg, left the car shop open?

We seem to be able to find work for everybody else in this country but find no work for this community. Sixty jobs out of this community is mighty devastating. We watch everybody scrambling all over the place to save work for every other community, but this community just seems to be set out in the wilderness and forgotten.

The Chairman: Mr. Wood, you just add further fuel to the frustration that obviously is felt so deeply around this community. This bill is not going to help your present situation one iota in terms of what has been in the past, but no member is going to forget the message you have carried, and I think when we talk about some sections of the bill and regional development that the message has made an imprint. I want to thank you again, as Mr. Cochrane said, for the way you made your presentation and the substance to it, in a very human way.

Mr. Wood: Thank you.

Mr. Benjamin: There had better not be any horsing around in this committee about amendments to this legislation.

The Chairman: Everyone has been very even, Mr. Benjamin, and you are usually very even too, so let us keep it that way. This is too important to start playing cat-and-mouse games in it.

We are calling the next witness, the Brotherhood of Railway Carmen.

Mr. Gregory Murphy (President, Brotherhood of Railway Carmen): Mr. Chairman, members of the committee, I want to introduce the others with me: the Canadian President of the Brotherhood of Railway Carmen, from Ottawa, Mr. Stan Horodyski; and Brother David Dort, our local chairman for our particular local union.

We will not spend much time on the main shop issue. We do make some reference to it at the start of our brief on page 1. We are concerned about the transfer of work to Winnipeg and to Montreal and the closure of our shops. We feel that a

[Traduction]

Le président: Monsieur Murray, je vous remercie et je ne peux qu'appuyer ce que mes collègues ont dit. M. Cochrane a exprimé toute sa pensée, de même que les autres membres, M. Robichaud et M. Benjamin. Je ne devrais même pas occuper la présidence à ce moment précis et je crois en avoir dit amplement assez pour l'instant.

M. Tom Wood (CN, Ateliers principaux de Moncton): Un dernier commentaire. Dans l'atelier des wagons, nous avions 185 travailleurs. En 1982, nous avons atteint le chiffre de 500, mais c'est là un fait pour l'histoire locale. Aujourd'hui, on nous enlève 60 wagonniers pour les muter à Winnipeg. On envoie 100 personnes à la Gare Gordon. Il nous aurait été possible, par roulement naturel, c'est-à-dire les retraites et les départ volontaires, de réduire notre effectif à 160 travailleurs, que nous aurions pu conserver pour faire le travail. Mais pourquoi ce travail ne pouvait-il être conservé à Moncton? Pourquoi a-t-il fallu envoyer ces 60 travailleurs à Winnipeg? Pourquoi ne pouvait-on pas garder l'atelier des wagons?

Il semble possible de trouver du travail pour tout le monde dans notre pays, sauf pour ceux d'ici. La perte de 60 emplois est irréparable. Nous voyons partout les gens se démener pour préserver les emplois dans toutes les autres agglomérations, mais ici, on est laissés pour compte.

Le président: Monsieur Wood, vous ajoutez un autre témoignage qui exprime bien la frustration que l'on ressent si profondément au sein de cette région. Il ne faut pas compter sur le projet de loi pour régler de quelque façon que ce soit les problèmes du passé, mais aucun des membres ici présents n'oubliera le message que vous nous avez communiqué, et lorsqu'il sera question de certains articles du projet de loi et de développement régional, ce message nous reviendra à l'esprit. Je tiens à vous remercier encore une fois, comme M. Cochrane l'a dit, pour le ton modéré de votre exposé ainsi que pour son contenu, qui est très humanitaire.

M. Wood: Merci.

M. Benjamin: Je préviens tout le monde du comité qu'il ne sera pas question de tourner autour du pot lorsque viendra le moment d'apporter des amendements aux projets de loi.

Le président: Chacun a gardé son sang froid, monsieur Benjamin, et vous le faites aussi d'habitude, alors ne nous laissons pas emporter. L'enjeu est trop important pour que nous commencions à jouer au chat et à la souris.

Nous invitons maintenant notre prochain témoin, qui représente la fraternité des wagonniers de chemins de fer.

M. Gregory Murphy (président de la Fraternité des Wagonniers de Chemins de fer): Monsieur le président, mesdames et messieurs, permettez-moi de vous présenter mes collègues: le président canadien de la Fraternité des Wagonniers de Chemins de fer, d'Ottawa, M. Stan Horodyski, et notre ami David Dort, président de notre syndicat local.

Nous n'allons pas consacrer beaucoup de temps à la question des ateliers principaux. Nous y faisons allusion au début de notre mémoire, à la page 1. Nous nous intéresserons davantage ici au transfert des services à Winnipeg et à Montréal, ainsi

[Text]

company like CN, being a Crown corporation, should be really used as a tool in terms of economic development for our region, and to take that kind of money, \$32 million, out of this economy will have long-lasting effects on the region.

• 1435

When the company made that announcement to close the CN shops, they used deregulation as one of their reasons. That is the main reason why we are here today in terms of Bill C-18 and Bill C-19. Our concern also was not being able to appear before your committee earlier on with regard to the CN shops. We made efforts to do that. We tried to get a copy of the internal study done by CN in terms of the main shops. We even went to the extent of going through the Access to Information Act, and even under that act were denied that right. We thought that if we had that kind of information we could properly appear before your Transport Committee in the same frame that Dr. Maurice LeClair did on two occasions before the announcement was made and shortly after the announcement was made to close the CN shops in Moncton.

I understand just yesterday in the news there were some suggestions being made to now make amendments to the Access to Information Act. I hope Crown corporations will be coming under that act so that we will be able to have that kind of information.

The Vice-Chairman: I would also add that members on the government side would like to have access to some of this information that gets out, too, because we do not get the leaks first.

Mr. G. Murphy: We asked the question as to why a totally new act. I mean, if you go back in history, it was John Diefenbaker who appointed the MacPherson Royal Commission back in 1959 and brought forth a three-volume report to bring about the present act that we presently operate under. We see under the proposed legislation the disbanding of the Canadian Transport Commission. A lot of its authority really comes under the Railway Act, which we will also see disappear under this proposed legislation. We are wondering, in turn, from a safety point of view, as to where the worker and the public and the shipper is going to fit in terms of railway.

We would like to get you to turn to page 4 and page 5. That kind of indicates the frustrations of the workers: the picture of one of the brothers during a demonstration when Mr. Crosbie was here when the Atlantic Caucus of the Progressive Conservative Party was meeting in Moncton, and trying to get the message across as to the concern of the worker in terms of the closure of the main shops. The recent announcement by the railway indicated that they will have the work force down to 367 people by the end of 1987, and you will see on page 5 where they indicate that because of the work force being down that low they do not know how much longer they will be

[Translation]

qu'à la fermeture de nos ateliers. Nous sommes d'avis qu'une compagnie comme le CN, en tant que société d'État, devrait vraiment servir d'instrument de développement économique dans notre région et que le fait de priver notre économie de 32 millions de dollars aura des effets néfastes à long terme sur notre région.

Lorsque la compagnie a annoncé la fermeture des ateliers du CN, elle a notamment invoqué comme argument la déréglementation. C'est la principale raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui pour parler des projets de loi C-18 et C-19. Nous regrettons de n'avoir pu comparaître plus tôt devant votre comité au sujet de la fermeture des ateliers du CN. Nous avions pourtant fait des efforts pour y arriver. Nous avions essayé d'obtenir copie de l'étude interne réalisée par le CN sur les ateliers principaux. Nous nous sommes même prévalus de la loi sur l'accès à l'information mais ce droit nous a été refusé. Nous pensions que si nous avions eu accès à cette information, nous aurions pu comparaître devant votre comité des transports sur un pied d'égalité avec M. Maurice LeClair, qui a comparu à deux reprises, une fois avant l'annonce, et encore une fois après l'annonce de la fermeture des ateliers du CN à Moncton.

J'ai appris hier au bulletin d'informations que des propositions avaient été faites en vue de modifier la loi sur l'accès à l'information. J'espère que des sociétés d'État seront assujetties au régime de cette loi pour que nous soyons en mesure d'obtenir ce genre d'information.

Le vice-président: Je dois ajouter que certains membres du gouvernement voudraient eux aussi avoir accès à certaines des informations qui sont publiées, car ils ne sont pas les premiers avertis.

M. G. Murphy: Nous nous sommes interrogés sur l'opportunité d'adopter une toute nouvelle loi. En effet, si l'on remonte un peu dans le temps, on se souvient que c'est John Diefenbaker qui a mis sur pied la Commission Royale MacPherson en 1959, qui a produit le rapport en trois volumes, à l'origine de la loi actuelle. Nous constatons que dans le projet de loi, il est proposé de démanteler la Commission canadienne des transports. Les pouvoirs de cette commission lui sont en grande partie conférés par la loi sur les chemins de fer, qui disparaîtra également aux termes de la loi proposée. Nous nous interrogeons, par conséquent, du point de vue de la sécurité, quelle est la place réservée aux travailleurs, au public et à l'expéditeur dans le secteur ferroviaire.

Permettez-nous de vous reporter aux pages 4 et 5. Vous vous ferez ainsi une idée des frustrations qu'éprouvent les travailleurs: on y voit, par exemple, les interventions d'un de nos camarades au cours d'une démonstration à l'occasion de la venue de M. Crosbie dans le cadre d'une assemblée du caucus de l'Atlantique du parti Progressiste Conservateur qui a eu lieu à Moncton, et qui essaie de communiquer le message d'inquiétude des travailleurs face à la fermeture des ateliers principaux. Vous y verrez également un rappel de l'annonce récente faite par le chemin de fer de baisser l'effectif à 367 travailleurs d'ici la fin de 1987 et vous verrez à la page 5 qu'en raison de

[Texte]

keeping the shop open because of the overhead costs of the Main Shop facilities.

Another concern that we talk about on page 4 and page 5, and which was alluded to earlier in terms of the brief by the main shop members, was the decision by the company to go intermodal and building their new intermodal facility here in Moncton. That will put much more traffic on our highways, which has already been talked about many times this morning in terms of the highways being overtaxed. We have a single-lane highway. We do not have four lanes like in the central Canadian provinces and very few passing lanes. This will increase the number of highway accidents and probably fatalities. We are very much concerned about that.

Both railways have indicated that they will be making applications to abandon many more branch lines. Under the proposed legislation, we are concerned that the branch lines, many in the Atlantic region because of not having the density of traffic as they have in central Canada, will go much quicker. On page 5, I show a table there indicating what CN are proposing in the various provinces, the maritime provinces, on the short term, as well as CP, and also the mileage on the long term, which is an awful lot of trackage.

This movement to the highways will shift the burden of the cost to the taxpayers of the respective provinces—and I hope your committee bears this out—to maintain highways, including patching, paving, salting and snow removal, in addition to upgrading them to a four-lane standard. In New Brunswick, for example, none of the Trans-Canada Highway is four lane, but all the traffic destined from Quebec to Nova Scotia, P.E.I. or Newfoundland must be hauled over this highway.

We ask you, who is going to pay this increased cost in New Brunswick, a province that already depends on the federal government for 40% of its budget . . . not to mention the deficit that has been occurring each year? It is quite clear that deregulation in the United States saw the loss of hundreds of thousands of jobs, and Canada will be no different, especially in light of our smaller population base and our fragile transport-dependent economy. Simply said, we do not have the density of traffic of the United States. The economic impact will be much more severe.

As I mentioned earlier, we are concerned about the new method for branch line abandonment. Before, the railways had to show a loss for a period of time—three years, if I am not mistaken—before they could actually make their application. Under the proposed legislation, they only have to give 60 days' notice, and I believe the new agency that is being established will have 60 days to hear it and then another 60 days to render its decision, as I understand the proposed legislation. We feel

[Traduction]

cet effectif réduit, on envisage de fermer l'atelier sous prétexte que les frais généraux seront trop élevés.

Un autre sujet de préoccupation que nous abordons à la page 4 et à la page 5, et auquel il a été fait allusion dans le mémoire présenté par les membres des ateliers principaux, a trait à la décision de la compagnie de s'orienter vers les transports intermodaux et de construire leurs nouvelles installations intermodales ici à Moncton. Nous craignons que l'augmentation de la circulation entraîne l'encombrement de nos routes, comme on l'a d'ailleurs déjà soutenu à plusieurs reprises ce matin. Nos routes n'ont que deux voies. Nous n'avons pas ici les autoroutes à quatre voies qui sont courantes dans les provinces centrales du Canada, et les voies de dépassement sont rares. Nous redoutons ainsi l'accroissement du nombre des accidents de la route et probablement de l'accident mortels. Cette question nous préoccupe beaucoup.

Les deux compagnies de chemin de fer ont indiqué qu'elles présenteraient des demandes d'abandon de nombreuses autres lignes secondaires. Nous craignons qu'en vertu de la nouvelle loi, ces abandons ne frappent particulièrement la région de l'Atlantique, où le trafic n'est pas aussi dense que dans le centre du Canada. À la page 5, nous présentons un tableau des projets à court terme du CN et du CP, pour les diverses provinces, y compris les Maritimes. On peut voir qu'à long terme le nombre de milles de voies ferrées en jeu est considérable.

Cette nouvelle suprématie du transport routier rejettera le fardeau des coûts sur les épaules du contribuable des diverses provinces—et j'insiste sur ce point—car ils devront désormais assumer les frais de l'entretien des routes, notamment pour les répartitions, l'asphaltage, l'épandage du sel et l'enlèvement de la neige, sans compter les travaux nécessaires de rénovation pour en faire des autoroutes à quatre voies. Au Nouveau-Brunswick, par exemple, aucun tronçon de la transcanadienne n'est à quatre voies, et pourtant toute la circulation venant de Québec en direction de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve doit passer par cette route.

• 1440

Dites-moi donc qui va assumer cette augmentation des coûts au Nouveau-Brunswick, une province dont 40 p. 100 du budget est déjà alimenté par le gouvernement fédéral . . . sans même parler du déficit qui se reproduit chaque année? Il est manifeste que la déréglementation aux États-Unis a entraîné la perte de centaines de milliers d'emplois; ce sera la même chose au Canada, et cela d'autant plus que notre population est faible et que notre fragile économie est tributaire des transports.

En un mot, nous n'avons pas la densité de trafic des États-Unis. Les effets économiques seront beaucoup plus graves. Comme je l'ai déjà dit, la nouvelle méthode d'abandon des embranchements nous préoccupe. Auparavant, les deux chemins de fer devaient pouvoir faire état d'une perte sur une période de trois ans, si je ne me trompe, avant de pouvoir présenter une demande. Aux termes du nouveau projet de loi, ils leur suffira d'un préavis, et si je comprends bien, le nouvel

[Text]

applications by the company will come much quicker now, because it will be much easier, and we are concerned about that, because again, it will reduce the railway traffic and put more traffic on the highways.

Out of this, it is our belief that benefits will accrue to the large and centrally located shippers, who have the economy of scale to negotiate favourable transport contracts, and it will work to the disadvantage of smaller shippers and regionally based companies. As a result, deregulation will create a disincentive to investment to come or stay outside of Canada's economic centre. The process will then become self-reinforcing. The rail companies will have further justification for abandoning more and more regional lines as the cost of transportation becomes increasingly prohibitive for smaller and regional shippers.

That picture at the bottom of page 8 is a recent derailment that occurred at Thompson. This is really the crux of our brief: the whole question of safety.

On page 11 we mention the Mississauga derailment and Judge Grange's report, issued in September 1981. Thereafter there was a show-cause hearing as a result of that inquiry by the Canadian Transport Commission, and Chairman T. Gray, Q.C., of the Railway Transport Committee, said this about car inspection . . . and he goes on for three or four pages there. He listed the decrease in the number of inspections as well as the lack of standards. The committee proceeded to say:

The Panel is convinced, therefore, that to assure a reasonable level of operating safety the time has come to require railways, by regulation, to meet certain minimum standards in the training and qualification of car inspection personnel by railway system management, and in the inspection, reporting and repair of defects in rolling stock.

The Railway Transport Committee will, therefore, proceed with the drafting of regulations which will require that every train, whether carrying dangerous commodities or not, must have prescribed mechanical inspection by qualified railway personnel at intervals to be specified by the committee.

Those qualified inspections are done by carmen. That is the trade my colleagues and I are here representing today. The Railway Transport Committee has already established regulations for certifying car inspectors. We had to take all the written examinations, and this has already been done. Our concern now is that in the development of railway freight car minimum inspection and safety standards, as you will note on page 12, the order provided for a number of conditions: safety inspections of freight cars shall be performed at locations where trains are made up, at locations designated for en route inspection by the Railway Transport Committee . . . The committee tells the company they have to file within six

[Translation]

office qui sera créé disposera de 60 jours pour entendre cette requête, et de 60 jours supplémentaires pour rendre son arrêt. À notre avis, les demandes de la compagnie seront beaucoup plus fréquentes maintenant, car il sera beaucoup plus facile d'obtenir satisfaction, ce qui nous inquiète car cela entraînera une réduction du trafic ferroviaire et accroîtra le trafic routier.

Nous croyons donc que ce sont les expéditeurs importants, situés dans des centres qui bénéficieront de cette situation car ils disposent de l'économie d'échelle qui leur permet de négocier des contrats de transport favorables, alors que les petits expéditeurs et les compagnies régionales en pâtiront. La déréglementation découragera donc les investissements en dehors des centres économiques du Canada, ce qui fera bouler de neige. Les compagnies de chemin de fer y trouveront une raison supplémentaire d'abandonner de plus en plus de lignes régionales au fur et à mesure que le coût de transport deviendra de plus en plus prohibitif pour les petits expéditeurs et les expéditeurs régionaux.

La photo, au bas de la page 8, est celle d'un déraillement qui s'est récemment produit à Thompson. C'est vraiment là le point crucial de notre mémoire. Tout ce qui touche à la sécurité.

À la page 11, nous mentionnons le déraillement de Mississauga et le rapport du juge Grange, rendu public en septembre 1981. Cette enquête a amené la Commission canadienne des transports à tenir une audience pour l'exposition des raisons et M. T. Gray, C.R., président du Comité des transports par chemin de fer a souligné, à propos de l'inspection des wagons un . . . il y en a pour trois et quatre pages . . . la diminution du nombre de ces inspections ainsi que l'absence de normes. Le Comité a donc déclaré:

Qu'il était convaincu que, pour assurer un niveau raisonnable de sécurité d'exploitation, le moment était venu d'exiger des compagnies de chemin de fer, par règlement, de respecter certaines normes minimales en ce qui concerne la formation et l'accréditation du personnel d'inspection par la direction du réseau ferroviaire, ainsi qu'en ce qui concerne l'inspection du matériel roulant, le rapport et la réparation des déficiences relevées.

Le Comité des transports par chemin de fer procédera donc à la rédaction de règlements qui exigeront que chaque train, qu'il transporte des marchandises dangereuses ou non, soit soumis à une inspection mécanique effectuée par du personnel compétent des chemins de fer, à intervalles qui seront déterminés par le Comité.

Ces inspections techniques sont effectuées par des wagonniers, profession représentée par mes collègues et moi-même aujourd'hui. Le Comité des transports par chemin de fer a déjà établi des règlements pour la certification des inspecteurs. Nous avons été obligés de passer tous les examens écrits. Ce qui nous inquiète maintenant, c'est que l'ordonnance concernant l'élaboration de normes d'inspection et de sécurité minimale pour les wagons de marchandises, prévoyait un certain nombre de conditions, comme vous pouvez le voir à la page 12: les inspections de sécurité des wagons de marchandises doivent être effectuées aux endroits où les trains sont formés, aux endroits désignés pour une inspection en cours de

[Texte]

months from the date of that order, which was September 26, 1984, a list of all these inspection points, the kind of trains that would be inspected, whether they are run through inspections, and so on.

We are concerned because of the increased number of run-through inspections versus having the stationary walk-by inspection by car inspectors, because under a run-through inspection the train is going by rather quickly, and, especially during this past winter, all built up with snow, which makes it much more difficult for a car inspector to detect any difficulties. It is very well pointed out in terms of the number of railway accidents we have had in the Atlantic region since January 25. They are listed here on page 13 in the middle part of the brief.

• 1445

We noted the derailments that have occurred at Melrose where three locomotives and seven cars were off because of snow conditions; at least that has been indicated. On February 13, a major one at Atkinson where 24 cars were off as the result of a burnt-off roller bearing. That burnt-off roller bearing, I think, did not occur too far from so-called hot-box detectors. We feel these hot-box detectors are many times not as good as indicated by the company, because roller bearings can become defective very quickly. Mr. Horodyski will allude to that in his little submission which deals more with the technical side.

The one that occurred at Atkinson, as a matter of fact, became a national concern for a while because, as you know, it tied up the main line from Montreal to Halifax. A lot of ships come into Halifax with container traffic from other countries. These ships were on their way to here, but there was no way the railway could get their equipment to the docks because of a bridge being torn out in that particular derailment, and that cut off the Atlantic region.

We hear of problems out west where they have to have double tracking. Maybe some consideration should be given to that kind of a concern here. If the Transport committee can see fit to be recommending something of that nature, then we should be insisting that proper and more car inspections take place.

Another one just occurred recently at Thompson, involving 38 cars. An awful lot of customers' merchandise was destroyed in that particular derailment. Another one happened exactly the same day in Bathurst, where there was a runaway train without air brakes. These two, that one in Bathurst and the one in Thompson, as I understand, are being investigated by the Railway Transport Committee through a special inquiry which they invoked under their rules.

That briefly is an outline of our submission, Mr. Chairman. We are concerned, and not only from our own perspective as workers, seeing what is happening in the industry, but also from the perspective of the safety of the general public who are

[Traduction]

route par le Comité des transports par chemin de fer... Le Comité dit à la compagnie qu'elle doit déposer, dans les six mois qui suivent la date de cette ordonnance, soit le 26 septembre 1984, une liste de tous ces points d'inspection, des types de trains qui seraient inspectés en précisant s'il s'agit d'inspections, etc.

Ce qui nous inquiète, c'est l'augmentation du nombre des inspections train en marche par rapport à celui des inspections train à l'arrêt, car dans le premier cas le train passe assez rapidement, et, en particulier l'hiver dernier, il est couvert de neige, ce qui rend beaucoup plus difficile la tâche d'un inspecteur essayant de détecter des problèmes. Le nombre d'accidents ferroviaires que nous avons eus dans la région de l'Atlantique depuis le 25 janvier est très bien indiqué. La liste figure à la page 13, au milieu du mémoire.

Nous avons noté les déraillements qui se sont produits à Melrose où trois locomotives et sept wagons sont sortis des rails à cause de la neige. Pour moi, cela a été indiqué. Le 13 février, il y a eu un déraillement important à Atkinson, où 24 wagons ont quitté les rails à cause d'un roulement à rouleaux qui a lâché à proximité, je crois, de ce qu'on appelle les détecteurs de boîte chaude. A notre avis, il arrive souvent que ces détecteurs ne soient pas aussi efficaces que ne le prétend la compagnie, car les roulements à rouleaux peuvent se détériorer très rapidement. M. Horodyski en parlera dans sa brève intervention, et qui portera plus particulièrement sur des questions techniques.

Le déraillement d'Atkinson a en fait posé un problème d'envergure nationale pendant un certain temps car, comme vous le savez, il a paralysé la grande ligne entre Montréal et Halifax. Un grand nombre de porte-conteneurs de l'étranger viennent à Halifax. Certains d'entre eux étaient déjà en route vers notre port, mais il a été impossible au chemin de fer d'acheminer des conteneurs jusqu'aux quais car un pont avait été démolé au cours de ce déraillement et la région de l'Atlantique s'était donc trouvée coupée du reste du pays.

Nous entendons parler de problèmes dans l'Ouest où le doublement des voies est nécessaire. On pourrait peut-être y penser aussi dans notre région. Si le Comité des transports juge bon de faire une recommandation dans ce domaine, nous devrions, nous aussi, insister pour que les wagons soient inspectés correctement et fréquemment.

Il y a récemment eu un autre accident à Thompson, où 38 wagons ont déraillé. Les clients ont perdu une quantité considérable de marchandises dans ce déraillement. Il y en a eu un autre, exactement le même jour, à Bathurst, causé par un train fou, dont les freins à air ne fonctionnaient plus. A ma connaissance, ces deux accidents font l'objet d'une enquête spéciale du Comité des transports par chemin de fer, enquête décidée en vertu de ses propres règlements.

Voici les grandes lignes de notre mémoire, monsieur le président. Nous avons fait part d'inquiétudes qui ne nous sont pas simplement inspirées par ce que nous voyons dans le secteur où nous travaillons, mais également par la sécurité du

[Text]

in close proximity to tracks—because a lot of communities have grown up around these tracks in the Atlantic provinces—and also for the shipper who has to make sure his product gets to market.

So we bring these things to your attention, hoping that you will make sure that before you implement this new National Transportation Act, a new railway safety act will be in place to accompany that. As it stands now just the National Transportation Act by itself will not be sufficient to protect the public in these areas that we have raised concern in.

Mr. Stan Horodyski (National President, Canadian Brotherhood of Railway Carmen): Mr. Chairman, members of the committee, the Brotherhood of Railway Carmen represents about 10,000 railway employees who inspect, maintain and repair passenger and freight cars for CN Rail, CP Rail and smaller railways. Our members also help to clear wreckage after train accidents.

Over the past several years our membership has declined by 30% or more as a result of cut-backs by the railways. Inspection staff has been gradually reduced. The shops are laying more carmen off for longer periods of time and are not calling back as many when the lay-offs end. The Moncton shop is closing altogether and we fear that other main shops may follow.

Why is this happening? To some extent it is a result of technological advances. The railways claim, for example, that the new roller bearings are more reliable and need less inspection than the older friction-type bearings. They make the same arguments with respect to their wheels and trucks, the trucks being the structures that hold the wheels under the railway car.

• 1450

While we disagree with the railways' claims that less inspection does not compromise safety, we recognize the overall logic of the position that advances in technology can make equipment more reliable, as long as the human element is not forgotten.

Ironically, the new roller bearings and hot-box detectors now make it more likely that a person can spot an accident waiting to happen. The roller bearings are so good that when they give out they give out all at once, rather than showing signs of wear like the older friction bearings. So roller bearings can go from normal heat to hot-box condition within a space of 15 miles. A person is more likely to spot wear early on in roller bearings than a machine.

[Translation]

grand public qui vit tout près des voies—un grand nombre de collectivités se sont en fait développées le long de ces voies, dans les provinces atlantiques—et aussi par la situation de l'expéditeur qui doit assurer que son produit arrive bien sur le marché.

Nous appelons donc votre attention sur ces questions en espérant que vous veillerez à ce qu'une nouvelle loi sur la sécurité des chemins de fer soit adoptée avant la mise en oeuvre de la nouvelle Loi nationale sur les transports. Dans l'état actuel des choses, la Loi nationale sur les transports ne suffit pas à elle toute seule pour protéger le public dans les domaines au sujet desquels nous avons exprimé des inquiétudes.

M. Stan Horodyski (président national de la Fraternité canadienne des wagonniers): Monsieur le résident, mesdames et messieurs, la Fédération des wagonniers représente environ 10,000 employés des chemins de fer qui inspectent, entretiennent et réparent les wagons de passagers et de marchandises pour le CN, le CP et d'autres compagnies plus petites. Nos membres aident également à dégager les débris après les accidents de chemin de fer.

Ces dernières années, le nombre de nos membres a diminué d'au moins 30 p. 100 à cause des réductions d'effectifs effectuées par les compagnies de chemin de fer. Le personnel d'inspection a été progressivement réduit. Les ateliers débauchent maintenant plus de wagonniers pendant plus longtemps et ne les rappelle pas lorsque la période de chômage est terminée. L'atelier de Moncton ferme ses portes et nous craignons que d'autres ateliers importants ne suivent son exemple.

Pourquoi cela se passe-t-il? Dans une certaine mesure, cela s'explique par le progrès technologique. Les compagnies prétendent, par exemple, que les nouveaux roulements à rouleaux sont plus fiables et ont besoin d'être moins fréquemment inspectés que les anciens rouleaux à friction. Ils font valoir les mêmes arguments au sujet de leurs roues et de leurs bogies, qui sont le dispositif qui tient les roues sous le wagon.

Bien que nous ne soyons pas d'accord avec les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles prétendent que la réduction des inspections ne compromet pas la sécurité, nous reconnaissons qu'il est logique de dire que les progrès techniques rendent le matériel plus fiable, tant que l'élément humain n'est pas oublié.

Ce qui est amusant c'est que les nouveaux roulements à rouleaux et détecteurs de boîte chaude permettent de s'apercevoir plus facilement qu'un accident est sur le point de se produire. Ces rouleaux sont d'une telle qualité que lorsqu'ils cèdent, ils le font d'un seul coup, au lieu de montrer des signes d'usure comme les anciens rouleaux à friction. Les nouveaux modèles peuvent passer d'un échauffement normal à celui d'une boîte chaude en l'espace de 15 milles. Une personne est donc mieux placée qu'une machine pour repérer les débuts d'usure.

[Texte]

No one would argue with the need for a new technology to improve safety, but new technology should be introduced for positive reasons. We would rather have new technology introduced to promote safety than have it introduced to cut costs and replace the critical human element. In the latter case, new technology can be self-defeating.

We in the railway unions have long experience with the introduction of new technology. We have negotiated some of the best agreements in the country to protect our members against the adverse effects of the introduction of new technology. We are justifiably proud of these agreements; but, as good as they are, they cannot protect us against a determination to slash spending at all costs.

Deregulation is forcing Canadian railways into a round of ruthless cost cutting which will have detrimental effects on both the economy and the safety and reliability of our transportation system.

It is doing this by opening up the transportation industry to just about anyone who wants to get in.

However much one might admire the intent to give Canadians the opportunity to own their own trucking companies or railways, this part of the law—pundits call it the “fit, willing, and able” test, as opposed to the “public convenience and necessity” criteria we have now—will create cost pressures that could literally destroy our national railways and trucking companies.

Transportation is a high-capital business. Deregulation will demand that companies start cutting corners. They do not have the cash to do otherwise. That means our railways will not have the money to keep branch lines and stations open. These comments we made earlier, I know. They will not have the money to keep the shops open, and that has been said earlier. They will not have the money to continue passenger service.

This cost cutting has had economic implications both for our members and for other workers who have no direct connection with the railways.

One of the more infuriating results of it is the export of Canadian jobs to the United States. Several months ago our members began to notice that many of the railcars they had pulled out of service for mechanical defects were being temporarily repaired so as to be fit for one trip. They were assembled into hospital trains and sent to the United States for repairs of a more permanent nature.

Why were these cars being repaired in the U.S.? The answer is because they were made and purchased in the U.S.

[Traduction]

Personne ne contesterait la nécessité d'une nouvelle technologie destinée à améliorer la sécurité, mais cette technologie devrait être adoptée pour des raisons constructives. Nous préférons qu'on adopte une technologie nouvelle pour promouvoir la sécurité que pour réduire les coûts et remplacer l'élément humain, qui demeure d'une importance critique. Dans le second cas, une technologie nouvelle peut donner un résultat opposé à l'effet recherché.

Nous autres membres des syndicats de cheminots avons, depuis longtemps, l'expérience de l'adoption de technologies nouvelles. Nous avons négocié quelques-unes des meilleures ententes au Canada pour protéger nos membres contre les effets négatifs de leur adoption. Nous sommes justement fiers de ces ententes; mais, si bonnes qu'elles soient, elles sont impuissantes à nous protéger contre une décision de réduire les dépenses à n'importe quel prix.

La déréglementation contraint les compagnies canadiennes de chemins de fer à une série de réductions impitoyables qui auront un effet préjudiciable sur l'économie comme sur la sécurité et la fiabilité de notre réseau de transport.

C'est l'effet d'une ouverture des transports à pratiquement tout le monde.

Quelle que soit l'admiration que l'on puisse avoir pour l'intention de ceux qui veulent donner aux Canadiens la possibilité d'être propriétaires de leurs compagnies de camionnage ou de chemins de fer, la partie de la loi concernant ce que les ténors du droit appellent le test pour déterminer si le candidat est «prêt, apte et disposé», à la différence des critères actuels de «nécessité et commodité publiques», provoquera une hausse des coûts qui pourrait littéralement détruire nos chemins de fer nationaux et nos compagnies de camionnage.

Le transport est une entreprise qui exige beaucoup de capitaux. La déréglementation contraindra les compagnies à commencer à «prendre des raccourcis». Elles n'ont pas l'argent nécessaire pour faire autrement. Cela signifie que nos compagnies de chemin de fer n'auront pas les moyens suffisants pour garder ouverts gares et embranchements. Nous l'avons déjà dit, je le sais. Elles n'auront pas suffisamment d'argent pour que les ateliers continuent à fonctionner, et ça, nous l'avons également dit tout à l'heure. Elles n'auront pas suffisamment d'argent pour continuer à assurer un service voyageurs.

Ces réductions ont eu une incidence économique sur nos membres et sur les autres travailleurs qui n'ont pas de liens directs avec les chemins de fer.

Un des effets les plus exaspérants de tout ceci est l'exportation d'emplois canadiens aux Etats-Unis. Il y a plusieurs mois de cela, nos membres ont commencé à s'apercevoir qu'un grand nombre de wagons qu'ils avaient mis hors service à cause de défauts mécaniques étaient provisoirement réparés pour pouvoir effectuer un seul voyage. Ils étaient regroupés pour former des sortes de trains hôpitaux qui allaient aux Etats-Unis pour que des réparations de nature plus permanente soient effectuées.

Pourquoi ces wagons étaient-ils réparés aux Etats-Unis. Tout simplement, parce qu'ils avaient été construits et achetés aux Etats-Unis.

[Text]

Where at one time the railways would have bought freight cars from nearby Hawker Siddely in Trenton, Nova Scotia, or from National Steel Car in Hamilton, Ontario, or had them made in their own railway shops, the new practice is to lease cars manufactured south of the border, and repair them as well.

The anticipated deregulation of the railways is the cause of these cost-cutting measures. As proposed in the new National Transportation Act, the railways will have to compete with American carriers for much of their cross-country traffic.

• 1455

CP Rail estimates that up to 42% of its freight traffic will be exposed to U.S. railways if the concept of mandated joint line rates is enshrined in the proposed legislation. This could mean the loss of thousands of railway jobs; jobs that are important not only to our members but to the communities in which they live. We need only look as far as the city in which these hearings are being held, here in Moncton, to see an example of the ruthless cost-cutting. The closing of the Moncton shops can be directly linked to the cost pressures CN Rail is facing in a deregulated operating environment.

As part of this presentation, I would like to inform the members of the committee about the plan by CN Rail to abandon some 700 miles of its track in the Atlantic region. Mr. Chairman and members of the committee, there should be a document before you where these figures are enunciated, and there is other correspondence that was anonymously forwarded to my office, obviously by some concerned citizens. These abandonments will leave many maritime communities without any rail service whatsoever.

I would like to present to the committee a list of the subdivision total mileage that would be affected. While these cut-backs will have unfortunate consequences for many Canadians in the Maritimes, the situation will be no better in the West. By pressure of the freight railways to pare their costs, the proposed National Transportation Act will transfer them into main-line railways carrying unit trains. The small communities now served by branch lines can look forward to losing their railway service.

Under the Mulroney government's deregulation scheme, short-line railway companies will provide small communities with the service they now enjoy from national railway carriers. But there are real problems with this approach. The short-line companies are usually under-capitalized. That means they do not have enough money to operate effectively. It means shipment does not get inspected, repaired, or replaced the way it should.

The federal government should be committed to Canada's railway transportation system as an instrument of national

[Translation]

Alors qu'à une certaine époque, les chemins de fer auraient acheté leurs wagons de marchandises à Hawker Siddely, qui se trouve tout près, à Trenton, en Nouvelle-Écosse, ou à la *National Steel Car* à Hamilton, en Ontario, ou les aurait même construits dans ses propres ateliers, on a maintenant pris l'habitude de louer des wagons construits de l'autre côté de la frontière, et de les y faire également réparer.

La déréglementation attendue des chemins de fer est la cause de toutes ces mesures d'économie. Comme le propose la nouvelle Loi nationale sur les transports, les chemins de fer seront obligés d'affronter la concurrence des transporteurs américains en ce qui concerne une grande partie du trafic transcontinental.

CP Rail estime qu'une partie de son trafic marchandises, qui pourrait aller jusqu'à 42 p. 100, sera exposé à la concurrence des chemins de fer américains si le principe de l'obligation d'adopter des prix conjoints est enchâssé dans la loi. Ceci pourrait se traduire par la perte de milliers d'emplois dans notre secteur; d'emplois qui sont importants, non seulement pour nos membres, mais également pour les collectivités où ils vivent. Il suffit de regarder Moncton, la ville où se déroulent ces audiences, pour y voir un exemple de ces réductions de coûts impitoyables. La fermeture des ateliers de Moncton peut être directement liée à l'augmentation des coûts à laquelle le CN est confronté dans un système déréglementé.

Je voudrais également saisir cette occasion pour informer les membres de ce Comité de l'intention du CN d'abandonner environ 700 milles de voies dans la région de l'Atlantique. Monsieur le président, mesdames et messieurs, vous devriez avoir devant vous un document où ces chiffres sont indiqués ainsi qu'une lettre anonyme adressée à mon bureau, émanant manifestement de citoyens qui s'inquiètent de cette situation. Ces abandons priveront complètement de service ferroviaire un grand nombre de localités des Maritimes.

J'aimerais présenter au Comité une liste du millage total de la subdivision qui serait touchée par ces mesures. Si ces réductions auront des conséquences regrettables pour beaucoup des canadiens des Maritimes, la situation ne sera pas meilleure dans l'ouest. En obligeant les compagnies à réduire leurs coûts de transport des marchandises, le projet de loi national sur les transports les amènera à transférer le service sur les grandes lignes empruntées par des trains-blocs. Les petites agglomérations qui sont actuellement desservies par des lignes d'intérêt local peuvent s'attendre à perdre leur service.

Dans le régime de déréglementation du gouvernement Mulroney, les compagnies de chemins de fer secondaires assureront aux petites collectivités le service que leur fournissent actuellement les transporteurs nationaux. Mais cette méthode pose de sérieux problèmes. Les compagnies secondaires sont habituellement sous-capitalisées. Cela signifie qu'elles n'ont pas suffisamment d'argent pour fonctionner de manière efficace. Cela signifie que le matériel de transport n'est pas inspecté, réparé ou remplacé comme il devrait l'être.

Le gouvernement fédéral devrait s'engager à faire du réseau ferroviaire du Canada un instrument de sa politique nationale.

[Texte]

policy. The railways should lead the way in uniting Canada's regions. Under deregulation, they will become an instrument to centralize power and resources in central Canada further. They will abandon their track in the Atlantic, and they will abandon their facilities, because it will not pay any more to stay here. I predict that within a decade of deregulation, the only thing left for CN will be a main line from Montreal to Halifax, and the only cargo it will carry is containers.

Mr. Chairman and members of the committee, it is a privilege to be able to address this committee today, but it is unfortunate that this committee is the only vehicle by which the government is going to the public for its views on deregulation. Before the last major amendment of the National Transportation Act, there was extensive consultation in the form of a royal commission before the legislation was introduced. We believe it is a grave mistake for legislation of the magnitude contemplated for the proposed National Transportation Act to be passed by the Commons without this kind of consultation and study. This proposed legislation, if enacted in the areas of concern I have mentioned above, will have a disastrous effect on our national railway system.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Horodyski. We will go directly to Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I want to thank you for coming and making your points known. Even though these points are made in representations by other people, it is always good to hear more people coming forward with and supporting the same points.

• 1500

I am concerned here with the loss of jobs. I read where you were saying that all those hospital trains were being directed through the United States, because they were cars that were rented from the United States in the first place. Could that work have been done here by your members?

Mr. Horodyski: Most definitely, Mr. Robichaud. That work could be done here and we certainly are equipped. The railways have the shop facilities, the skills and expertise, the tools and technology, no question.

Mr. Robichaud: Was there an overload at that time so that your members could not have done the work? Would that be the reason why they would be sent across the border?

Mr. Horodyski: I wish that were the case. It would be like music to my ears. When they are downsizing the work force, it is obvious it is not a case of over-workloads; it is strictly a matter of a decision of the leasing company, the owner of the equipment. As long as the railways shift to the utilization of foreign cars . . . You will notice in any city you come to, when you watch a Canadian National or a Canadian Pacific train or one of the regional railways, whereas historically you would see a CP train with all CP cars, a CN train with all CN cars, now it is a minority of equipment owned by that particular

[Traduction]

Les chemins de fer devraient donner l'exemple en assurant l'unité des diverses régions de notre pays. Sous un régime de déréglementation, ils deviendront un instrument de centralisation encore plus accusé du pouvoir et des ressources dans le centre du Canada. Ils abandonneront leurs voies dans la région de l'Atlantique, ainsi que leurs installations, car il ne sera pas rentable pour eux de les utiliser. Je prédis qu'au bout de dix ans de déréglementation, tout ce qui nous restera du CN sera une grande ligne entre Montréal et Halifax. Et que celle-ci ne transportera que des conteneurs.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, je considère comme un honneur d'avoir pu déposer devant vous aujourd'hui, mais il est regrettable que ce Comité soit le seul moyen utilisé par le gouvernement pour obtenir les vues du public sur la déréglementation. Avant la dernière modification importante de la Loi nationale sur les transports, un très gros effort de consultation a été fait grâce à la constitution d'une Commission royale avant l'adoption du texte de loi. Nous considérons que l'adoption par la Chambre des communes d'un texte de l'importance de ce projet de loi national sur les transports, sans consultation et étude préalable, est une grave erreur. Si ce projet de loi est adopté, sans modification dans les domaines qui nous préoccupent, il aura un effet désastreux sur notre réseau ferroviaire national.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Horodyski. Passons tout de suite à M. Robichaud.

M. Robichaud: Je vous remercie d'avoir bien voulu venir pour nos présenter votre point de vue. Bien que d'autres personnes aient déjà fait valoir ces arguments, il est toujours bon de les entendre confirmés.

Ce qui me préoccupe, c'est la perte d'emplois. J'ai lu, dans votre mémoire, que tous ces «trains-hôpitaux» se rendaient aux États-Unis parce qu'ils étaient composés de wagons qui avaient été loués, au départ, dans ce pays. Vos membres auraient-ils pu faire ce travail?

M. Horodyski: Absolument, monsieur Robichaud. C'est un travail qui pourrait se faire ici; nous sommes équipés pour cela. Les chemins de fer ont les ateliers, les compétences, les outils et la technologie nécessaires, il n'y a aucun doute à avoir là-dessus.

M. Robichaud: Se pourrait-il qu'il y ait eu, à ce moment-là, une surcharge telle que vos membres n'auraient pas pu faire le travail? Serait-ce là la raison pour laquelle ces wagons ont passé la frontière?

M. Horodyski: Si seulement c'était vrai! Rien ne pourrait me faire plus plaisir! Lorsque les compagnies réduisent leur personnel, ce n'est manifestement pas parce qu'il y a une surcharge de travail; c'est strictement une question de décision de la part de la compagnie de location, qui est propriétaire du matériel. Tant que les chemins de fer continueront à utiliser des wagons étrangers . . . Vous constaterez, dans toutes les villes où vous passez, que si auparavant un train du CP était uniquement composé de wagons du CP, et un train du CN, de wagons du CN, aujourd'hui, dans les trains de ces deux

[Text]

railway majority and one that stands out—I have grown to dislike the colour yellow—is the yellow railbox.

Unfortunately, the determination of where those cars go to in terms of major repairs is taken by the lessor. We do not get the work. We lose it and that is why we are being laid off.

Mr. G. Murphy: On June 26, 1986, the same day the company was making the announcement to everybody it was going to close the CN shops, it also moved 100 insulated boxcars from Moncton to Winnipeg, work that we had been doing in the Moncton main shops and work that we had been doing at the Gordon Yard. Those cars required a substantial amount of work, so to say we are not qualified or that we do not have the materials to do that kind of work is rubbish. It is just a case of the company making the decision to get rid of some of their back shop facilities because, they claim, of the overhead costs. They want to concentrate it into one location so they can work people 24 hours a day on three different shifts, rather than having the make-up they presently have in three localities across the country. That is a corporate decision and the government is allowing them to do it.

Mr. Horodyski: Perhaps just to put it in its proper context, Mr. Robichaud, and I will use the case of the Canadian National, at one point approximately 100,000 rail boxcars are operating on that system. As recently as 10 years ago that figure was made up of 80% to 90% CN-owned equipment. That figure is dropping very, very quickly to where they estimate within five years it will be roughly 40% CN-owned, 60% foreign-owned.

I am originally from Vancouver, my homeland is British Columbia and now I am a resident of Ottawa. I recall the early 1970s. I was a representative of our brotherhood in those days. There was a certain well-known gentleman, he is now deceased, who was Premier of the province. He came from eastern Canada. Yes, Mr. Bennett. At that point, British Columbia Railway, then known as Pacific Great Eastern, ran roughly 5,000 to 10,000 rail cars and they were starved off cars by national railways and U.S. railways. It was that gentleman who said, because of that problem, that some day we must develop our own capacity to build cars.

I suggest to you, if you take that position and look in the context of today's situation, you could have a shortage of rail cars by the national railways if in fact the leasing companies called in all their cars in the continental United States. That is not the major point. The major point is a loss of work and, in fact, the transfer of jobs from our country to the United States.

Mr. Robichaud: And you see that happening more often. They will rent more and more cars from the United States and then send them back there for repairs, like they are doing now.

[Translation]

compagnies ou des compagnies régionales, leurs propres wagons sont en minorité et que la couleur qui domine est le jaune... que je suis arrivé à prendre en horreur... celle des wagons couverts jaunes.

Malheureusement, c'est le loueur qui décide de l'endroit où doivent se faire de grosses réparations. Ce n'est pas nous qui les faisons. Elles sont confiées à d'autres et c'est pourquoi on nous licencie.

M. G. Murphy: Le 26 juin 1986, le jour même où le CN a annoncé à tout le monde qu'il allait fermer ses ateliers, il a également envoyé 100 wagons isothermes de Moncton à Winnipeg pour réparation, alors que c'était un travail que nous faisons aux ateliers principaux de Moncton et au dépôt Gordon. Ces wagons avaient besoin d'importantes réparations et il est tout simplement ridicule de dire que nous n'avons pas les compétences ou le matériel nécessaire pour les faire. Il s'agit tout simplement d'une décision de la compagnie qui voulait se débarrasser de ces installations secondaires, à cause, prétendait-elle, des frais généraux. Elle veut tout regrouper en un même endroit de manière à ce que les gens y travaillent 24 heures sur 24, en trois postes successifs, plutôt que de conserver le système utilisé actuellement dans trois localités différentes du pays. C'est donc, purement et simplement, une décision de la compagnie et le gouvernement la laisse faire.

M. Horodyski: Pour mettre les choses en perspective, j'utiliserai, si vous me le permettez, monsieur Robichaud, l'exemple du Canadien National qui exploite environ 100,000 wagons fermés. Il y a 10 ans seulement, ce chiffre était constitué à 80 ou à 90 p. 100 par du matériel appartenant au CN, mais il diminue très, très rapidement, et l'on prévoit que, dans cinq ans, 40 p. 100 des wagons appartiendront au CN et 60 p. 100 seront des wagons étrangers.

Je viens de Vancouver et la Colombie-Britannique est ma province natale, mais je réside maintenant à Ottawa. Je me souviens du début des années 1970 où j'étais représentant de notre fraternité. Un monsieur fort connu, aujourd'hui décédé, était premier ministre de la province. Il était venu de l'est du Canada. Oui, il s'agit bien de M. Bennett. À l'époque, le *British Columbia Railway*, alors connu sous le nom de *Pacific Great Eastern*, exploitait de 5,000 à 10,000 wagons et avait beaucoup de mal à en trouver à cause des obstacles créés par les chemins de fer nationaux et les chemins de fer américains. C'est à cause de ce problème que ce monsieur a déclaré qu'il faudrait un jour que nous soyons en mesure de construire de nos propres wagons.

Eh bien, si vous prenez la situation actuelle, vous constaterez que les chemins de fer nationaux pourraient manquer de wagons si les compagnies de location décidaient de rappeler tout leur matériel aux États-Unis. Ce n'est pourtant pas là le problème principal. Le problème principal est celui de la perte de travail et, dans la pratique, du transfert d'emplois de notre pays au profit des États-Unis.

M. Robichaud: Et cela se produit plus souvent. Nos chemins de fer louent de plus en plus de wagons aux États-Unis, puis les leur renvoient pour les faire réparer, comme c'est le cas maintenant.

[Texte]

• 1505

Mr. Horodyski: In effect, they will close down shops in the railway and the contract shops—we mentioned Hawker-Siddeley and National Steel—and they will open shops in the United States to do the work that Canadians traditionally would handle.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of brief questions.

Gentlemen, thank you first of all for appearing before us. One of the things we have argued before in this committee is the need for a “Buy Canadian” policy which perhaps we might be able to incorporate into this bill to make sure the railways do not have that freedom to manage which shippers suggest they should have, which does cost us Canadian jobs.

One of the proposals in the bill is allowing for a third-party operator of a short line. The fear has been expressed that railways would use that as a means of circumventing the branch-line abandonment feature. In other words, they would quite willingly sell off 10 miles or 100 miles of track to ACE Widgit company, or something, who would run it for a short term.

I recognize that you disagree with selling them off in the first place. But if they are sold, a technique to make sure the new company is financially viable so they can do the maintenance, they can do the safety, they can provide the service, would be a requirement under the bill that in the event the company fails then the line automatically reverts back to the original railroad would protect the users of that line.

Mr. Horodyski: I certainly agree that without consideration to that point of view, as we suggest in our submission to the committee, it is only a matter of time—and we are concerned now with safety—when we are running short-line runs that are in difficulty perhaps economically and will have to shortchange the safety and standards, and as a result they will shortchange the product. They will shortchange the shippers.

I would have to agree. If that is the direction the legislation goes, there should be some provision to ensure that those shippers and that community has that protection—that the national railways would reassume the responsibility of those lines.

Mr. Angus: We have heard talk about a national rail safety act, or something like that, coming down at some point in time. Obviously we do not know what the contents are. Assuming that we are satisfied with it in terms of its intent, should this bill, C-18, not come into force until such time as a national rail safety act has not only been passed but is actually in place with inspection staff, etc.?

[Traduction]

M. Horodyski: En fait, ils vont fermer certains de leurs ateliers ainsi que les ateliers qui travaillent sous contrat—nous avons déjà mentionné *Hawker-Siddeley and National Steel*—et ouvriront des ateliers aux États-Unis pour faire le travail dont les Canadiens se sont toujours chargés jusque là.

Le vice-président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'ai de brèves questions à poser.

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier, messieurs, d'avoir bien voulu comparaître devant nous. Une des questions dont nous avons déjà discuté au sein de ce Comité est la nécessité d'une politique d'achat des produits canadiens que nous pourrions peut-être incorporer à ce projet de loi pour être sûr que les chemins de fer n'auront pas la liberté de gestion qu'ils devraient avoir selon les expéditeurs et qui nous coûte des emplois canadiens.

Une des propositions contenues dans ce projet a trait à l'exploitation d'une ligne de courte distance par une tierce partie. Certains craignent que les compagnies de chemin de fer n'utilisent cette disposition comme moyen de tourner la question de l'abandon des embranchements. En d'autres termes, ils accepteraient volontiers de vendre 10 ou 100 milles de voie à la compagnie Machin Chose, qui l'exploiterait à court terme.

Je sais qu'au départ, vous n'êtes pas d'accord sur la vente de ces voies. Mais si cela se produit, un moyen de s'assurer que la nouvelle compagnie est financièrement viable et qu'elle peut assurer l'entretien, la sécurité, le service, consisterait à exiger, en vertu de la loi, qu'en cas de faillite de cette compagnie, la ligne revient automatiquement à son propriétaire d'origine, ce qui protégerait les usagers de cette ligne.

M. Horodyski: Il est certain que si l'on ne tient pas compte du point de vue que nous présentons dans notre mémoire, ce n'est qu'une question de temps—et je parle maintenant de sécurité—avant que des exploitations ferroviaires sur courte distance n'aient peut-être des difficultés économiques et soient obligées de rogner sur la sécurité et les normes, et du même coup, sur le produit, ce dont en souffriront également les expéditeurs.

Si c'est là l'orientation que prend ce projet de loi, il devrait contenir une disposition qui donne l'assurance aux expéditeurs et aux collectivités concernés qu'ils bénéficieraient de cette protection et que les chemins de fer nationaux assumeront à nouveau la responsabilité de ces lignes.

M. Angus: Nous avons entendu parler de l'adoption, à un moment ou à un autre, d'une loi nationale sur la sécurité des chemins de fer, ou quelque chose du genre. Manifestement, nous n'en connaissons pas le contenu. À supposer qu'il nous donne satisfaction, ne conviendrait-il pas que le projet de loi C-18 ne soit adopté et n'entre en vigueur que lorsqu'une loi nationale sur la sécurité des chemins de fer aura, elle-même, été non seulement promulguée mais sera vraiment entrée en vigueur, avec un personnel d'inspection au complet, etc.?

[Text]

Mr. Horodyski: That is one of the major concerns, and perhaps it was not stressed enough in our submissions here. As carmen, that is what we are all about: safety. We were bred 100 years ago. We started somewhere in southern Ontario, crossed the border, and we have one of the oldest locals here in Moncton, unfortunately being hammered by that closure—Local 245.

The very nature of the individual carman is all about safety. This is what sort of shatters us, that the legislation is not coming into being after the safety areas have been looked after.

As we see it, the forefathers—and the legislation goes back to the initial Railway Act—looked very carefully at ensuring that this network that would tie us east to west/west to east. Remember, as a westerner I always felt a little alienated from the rest of Canada, but the more I come to Atlantic Canada, the more I feel right at home because you have the same damn problems. You are kind of hung out there; the railways tie us together.

I had a dream the other night that we were going to have a bunch of short little lines across this country. I am telling you, honestly, members of the committee, that is the day we will start to see this country shake a little east to west, because that is what ties us together.

The question of safety is paramount. My brother referred to Mississauga. I do not even like to mention it. I had family living in there. They were evacuated.

• 1510

If we were ever, ever to experience something like that again—I hope to God we never will—then I say it lays on all of us—and that includes us... and remember, we inspect those trains. The good people who addressed to that Grange inquiry the question of safety put out a message; and I say it ties in with the responsibilities of this government, this committee, not to forget. We are going to be knocking at doors. We are going to be out there. We are Canadians. We are saying this railway is sacred to the tying together of this country. If you put safety second, somebody is going to have to answer for it down the road.

We clean up the derailments, by the way. I used to go into the wrecks out in the Fraser Canyon. I have been into one where we were into the tunnels, hauling out the train crews; and you know what was left of them.

You are damn right we need a safe railway. And we believe it can be achieved, and we believe it is a must that the railways be retained, viably, in such a way that Canadians can be proud, as they have, and at the same time deregulation... somehow, to put us in the context of competition, but not at all costs. We are not in the league of the United States. That is my view, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Horodyski: C'est une des questions qui nous préoccupent le plus et peut-être n'avons-nous pas suffisamment insisté là-dessus dans nos dépositions. Nous sommes des wagonniers, et pour nous, la sécurité passe avant toute chose. Nous avons vu le jour il y a une centaine d'années. Nous avons commencé quelque part dans le sud de l'Ontario, avons franchi la frontière, et notre district de Moncton, le district 245 est un des plus anciens, mais cette fermeture lui a porté un dur coup.

Le souci de la sécurité est essentiel pour le wagonnier. C'est pourquoi nous sommes bouleversés de voir que la loi n'entrera pas en vigueur après que les questions de sécurité auront été réglées.

À notre avis, nos prédécesseurs—et je remonte là à la première loi sur les chemins de fer—auront soigneusement veillé à ce que ce réseau crée un lien entre l'Est et l'Ouest, et vice versa. N'oubliez pas que je suis de l'Ouest et que j'ai toujours un peu éprouvé un sentiment d'aliénation à l'égard du reste du Canada, mais plus je viens dans le Canada Atlantique et plus je me sens chez moi car vous avez les mêmes maudits problèmes que nous. Vous êtes à l'autre extrémité du pays et c'est le chemin de fer qui nous unit.

J'ai rêvé l'autre nuit que nous allions nous retrouver avec tout un tas de lignes de courte distance dans ce pays. Croyez-moi, si cela arrive un jour, ce sera tout le pays qui sera secoué, d'Est en Ouest, car c'est ce qui nous unit.

La question de la sécurité prévaut sur tout le reste. Mon frère a parlé de Mississauga. Je ne veux même pas en parler. Des membres de ma famille vivent là-bas et ont dû être évacués.

S'il nous arrivait jamais de revivre une telle expérience—à Dieu ne plaise—je dirais que nous en serions tous responsables—et cela vaut pour les wagonniers qui, ne l'oubliez pas, inspectent ces trains. Les bonnes gens qui ont soulevé la question de la sécurité devant la commission d'enquête Grange ont lancé là un message; car il appartient à ce gouvernement, à ce Comité, de ne pas oublier. Partout au pays, nous irons frapper aux portes pour rappeler à tous que nous sommes Canadiens, que le chemin de fer est le lien sacré qui nous relie dans ce pays et que si vous faites jouer les seconds rôles à la sécurité, quelqu'un devra, un jour, en porter la responsabilité.

À propos, nous dégageons également les voies après des déraillements. Il m'arrivait autrefois d'aller fouiller dans les carcasses des trains tombés dans le canyon du Fraser. Il m'est même arrivé d'aller récupérer les corps des membres d'équipe de trains qui avaient eu un accident en plein tunnel, et vous pouvez imaginer ce qu'il en restait.

Vous avez diablement raison de dire que nous avons besoin de chemins de fer sûrs, et nous sommes convaincus que c'est possible, qu'il est indispensable qu'on conserve un réseau dont les Canadiens pourront être fiers, comme ils l'étaient, et que si en même temps, on adopte la déréglementation, qu'on nous expose à la concurrence, mais pas à n'importe quel prix. Nous

[Texte]

Mr. Angus: Just a final comment. Coming from Thunder Bay, even though it is part of Ontario, we feel the same way as people in western Canada do and people in eastern Canada do about central Canada.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen, for having appeared before the committee. The two briefs are part of the official record in the committee, and you can be sure we will be looking at them in detail.

Now we call on the Potato Marketing Council of P.E.I.

Mr. Norman Clarey (P.E.I. Potato Marketing Board): Mr. Chairman, I would like to introduce the people with me. Don Anderson is the General Manager of our Potato Marketing Board, which is a service organization funded by our potato growers of P.E.I. John MacDonald is a potato grower and a director on the Potato Marketing Board. Gerry Fougère works in transportation and marketing within our Potato Marketing Board.

We come here today representing a very optimistic industry; an industry which, although far from the markets, has grown quite dynamically in the last 10 years. It has almost doubled in volume. In some years it is a pretty cheap commodity and transportation plays a major role in it regardless of the price to the grower.

I am the owner of Clarey Farms and a director of the Atlantic Province Transportation Commission. With me is John MacDonald, past Chairman of the Canadian Horticultural Council and member of the Prince Edward Island—We both grow potatoes on Prince Edward Island and rely on a sound, affordable transportation system to reach our markets. Thus our interest in Bill C-18.

The potato as a horticultural crop represents the largest acreage and tonnage of any vegetable grown in Canada. Prince Edward Island is the smallest province, yet we grow 25% of all the potatoes produced in Canada, and almost all the crop we produce must be transported to national and international markets.

P.E.I. potato shipments represent one of the largest volumes of west-bound freight moving from Atlantic Canada to Quebec and Ontario. Last year transportation costs represented more than one third of the wholesale price of potatoes in Ontario and Quebec.

Today we are representing the Transportation Committee of the P.E.I. Potato Marketing Board for the second time on the same subject. We vigorously oppose confidential contracting.

[Traduction]

ne pouvons pas affronter les États-Unis d'égal à égal. Voilà ce que je pense, monsieur le président.

M. Angus: Une dernière remarque. Venant de Thunder Bay, qui est pourtant en Ontario, nous avons les mêmes réactions que les habitants de l'ouest du Canada et que ceux de l'est du Canada à l'égard de la région centrale de notre pays.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs, d'avoir bien voulu comparaître devant ce Comité. Vos deux mémoires sont versés au dossier officiel de ce Comité, et vous pouvez être certains que nous les étudierons de très près.

Je donne maintenant la parole au *Potato Marketing Council of P.E.I.*

M. Norman Clarey (P.E.I. Potato Marketing Board): Monsieur le président, permettez-moi de présenter les personnes qui m'accompagnent. Don Anderson est directeur général de notre office, qui est un organisme de services créé par nos producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. John MacDonald est un producteur de pommes de terre et membre du conseil d'administration de l'office, et Gerry Fougère s'occupe des transports et de la commercialisation au sein de notre office.

Nous représentons une industrie très optimiste; une industrie qui, malgré l'éloignement des marchés, s'est considérablement développée au cours des dix dernières années. Elle a en fait presque doublé de volume. Certaines années, c'est un produit très bon marché et le transport joue un rôle important, quel que soit le prix payé au producteur.

Je suis propriétaire de *Clarey Farms* et membre du conseil d'administration de la *Atlantic Province Transportation Commission*. Je suis accompagné de John MacDonald, ancien président du *Canadian Horticultural Council* et membre de la... de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous sommes producteurs de pommes de terre dans cette province et, pour atteindre nos marchés, nous avons besoin d'un réseau de transport fiable et d'un prix raisonnable. C'est pourquoi nous nous intéressons au projet de loi C-18.

La culture de la pomme de terre occupe plus de terrain et représente un tonnage supérieur à celui de n'importe quel autre légume cultivé au Canada. L'Île-du-Prince-Édouard est la plus petite de nos provinces, mais produit 25 p. 100 des pommes de terre cultivées au Canada, et presque tout ce que nous produisons doit être transporté jusqu'à des marchés nationaux et internationaux.

Les expéditions de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard représentent un des volumes les plus importants de fret transporté du Canada atlantique au Québec et en Ontario. L'an dernier, les coûts de transport représentaient plus du tiers du prix de gros des pommes de terre en Ontario et au Québec.

Nous représentons aujourd'hui nos représentants pour la deuxième fois, sur le même sujet, le Comité des transports de l'Office de commercialisation de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous sommes résolument opposés aux contrats confidentiels.

[Text]

[Translation]

• 1515

The Transportation Committee of the P.E.I. Potato Marketing Board presented a brief in Halifax on November 25, 1985, addressing our concerns.

Because this is our second appearance, we will dispense with some of the background and go directly to the areas of concern within the new National Transportation Act, Bill C-18.

When Pat Nowlan spoke to us at a luncheon in Halifax on September 22, 1986, at a regional conference sponsored by the Atlantic Provinces Transportation Commission, he stated that your committee was sensitive to the concerns that were brought to the attention of the standing committee, and you also gave assurance that the government was trying to address those concerns. We commend you for your sensitivity, and now we ask your committee to address the following issues if they occur.

What if, as a result of confidential contracting, Prince Edward Island potato shippers are faced with increased transportation costs and can no longer compete in the marketplace?

What if, as a result of confidential contracting, many of our small potato dealers are forced out of a major market because a preferential rate is negotiated by one or more large shippers?

We believe confidential contracting could lead to the loss of the traditional one-rate structure on P.E.I., and then the potato farmer in the east or west of P.E.I. would be treated as second class because of his desire to farm at the extremities of our island.

What if, as a result of what Bill C-18 does not say, the Prince Edward Island Potato Marketing Board's Transportation Committee is prosecuted under the Combines Act for negotiating rates and service for the primary potato producers on P.E.I.?

What if rail abandonment on Prince Edward Island leads to the loss of assistance under the Atlantic Region Freight Assistance Program? We noted that APTC recommended an amendment on this topic this morning, and we support the APTC's recommendation very strongly.

What if our new National Transportation Act is passed and there is a conflict between commercial viability and regional economic development goals? Will regional economic development take precedence? In order to give this principle effect, it is essential that where there is a conflict between commercial viability and regional economic development goals then regional economic development must take precedence.

Le Comité des transports de notre office a présenté un mémoire à Halifax, le 25 novembre 1985, dans lequel nous exposons nos préoccupations.

Comme il s'agit de notre seconde comparution, nous entrerons directement dans le vif du sujet et vous parlerons de ce qui nous inquiète dans le projet de loi national sur les transports.

Lorsque Pat Nowlan nous a parlé à un déjeuner qui s'est déroulé à Halifax, le 22 septembre 1986, à l'occasion d'une conférence régionale commanditée par la *Atlantic Provinces Transportation Commission*, il a déclaré que votre Comité était sensible aux préoccupations qui avaient été portées à la connaissance du Comité permanent, et vous nous avez également assurés que le gouvernement essayait de répondre à ces préoccupations. Nous vous félicitons de l'attention que vous leur avez accordée et vous demandons maintenant de rechercher une solution aux problèmes suivants, au cas où ils se produiraient.

Qu'advierait-il si, par suite de contrats confidentiels, les expéditeurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard devaient faire face à des frais de transport plus élevés et ne pouvaient plus soutenir la concurrence sur le marché?

Que se passerait-il si, à la suite de contrats confidentiels, un grand nombre de nos producteurs de pommes de terre se trouvaient écartés d'un marché important parce qu'un tarif préférentiel aurait été négocié par un ou plusieurs gros expéditeurs?

À notre avis, les contrats confidentiels pourraient aboutir à la perte du système traditionnel de tarif unique dans l'Île-du-Prince-Édouard, et le producteur de l'est ou de l'ouest de l'Île se trouverait alors traité comme un citoyen de deuxième catégorie pour la simple raison qu'il veut continuer à cultiver ses terres aux deux extrémités de l'Île.

Que se passerait-il si, à la suite de ce que le projet de loi C-18 ne dit d'ailleurs pas, le Comité des transports de notre office était poursuivi en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions pour avoir négocié des tarifs et un service en faveur des principaux producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard?

Que se passerait-il si l'abandon des lignes de chemin de fer sur l'Île-du-Prince-Édouard aboutissait à la perte de l'aide dont la province bénéficie en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique? Nous avons noté que l'APTC a recommandé une modification à ce sujet, ce matin, et nous appuyons fortement cette recommandation.

Que se passerait-il si notre nouvelle Loi nationale sur les transports était adoptée et s'il y avait un conflit entre les objectifs de viabilité commerciale et de développement économique régional? Le développement économique régional aurait-il priorité? Pour pouvoir mettre ce principe en pratique, il est indispensable que lorsqu'il y a un conflit entre les objectifs de viabilité commerciale et ceux de développement économique régional, ce soit les seconds qui aient priorité.

[Texte]

It is noteworthy that the 65th annual meeting of the 1987 Canadian Horticultural Council, which represents all producers of all horticultural crops—fruits, vegetables, and greenhouse—passed unanimously the following resolution:

Whereas transportation and movement of produce is very vital to primary producers of horticultural and other crops and whereas the movement of horticultural crops and other crops is very vital to the survival of the primary producers; whereas Bill C-18 at the present time advocates a policy of confidential contracting and whereas Bill C-18 has this policy of confidential contracting which could lead to higher freight rates to shippers in Canada—therefore, be it resolved that the Canadian Horticultural Council petition to whom it may concern that confidential contracting be erased from this bill.

Rail line abandonment: Our federal Minister of Transport, the Hon. John C. Crosbie, in his address sponsored by the Canadian Industrial Transportation League at Toronto on Wednesday, January 28, 1987, stated that our new national transportation policy is based on competition, on efficiency, and on getting the best service for the best price for the shippers. In recent years the P.E.I. potato industry has enjoyed the benefit of competition—not rail versus rail competition, but rail versus rubber. The competition thrust would be lost to the P.E.I. potato industry because present proposals dealing with rail line abandonment will make it much easier for the railways to abandon branch lines or even sections of main lines. This change will impact on P.E.I. in a disproportionate and discriminatory manner as it holds a potential for abandonment of all rail lines on Prince Edward Island.

We must not forget that the railways helped join this country together and rail service was a condition of P.E.I. becoming part of Canada. That condition continues to exist today.

The loss of a railway would greatly increase the cost and unavailability of our inbound materials in the potato industry, especially lime, fertilizer and materials for our processing industry.

• 1520

We have concerns in the long term that the new transportation policy does not provide adequate protection for our industry if we lose rail and, as a result, trucking and intermodal rates increase to the point where we can no longer be competitive in our markets. We would no longer have an option or an alternative in moving our product to the marketplace, and our industry could suffer.

[Traduction]

Il est intéressant de noter que la 65^e assemblée annuelle, en 1987, du *Canadian Horticultural Council*, qui représente tous les producteurs de cultures horticoles... fruits, légumes, et produits de serre... a adopté à l'unanimité la résolution suivante:

Attendu que le transport et le mouvement de fruits et légumes sont extrêmement importants pour les producteurs primaires de cultures horticoles et autres et attendu que le mouvement des produits horticoles et autres produits est indispensable à la survie de ces producteurs primaires; attendu que le projet de loi C-18 préconise actuellement une politique de contrats confidentiels et attendu que le projet de loi C-18 adopte une politique de contrats confidentiels qui pourrait entraîner une augmentation des tarifs marchandises pour les expéditeurs au Canada—le *Canadian Horticultural Council* présentera une pétition à qui de droit en faveur de la suppression des contrats confidentiels dans ce projet de loi.

Abandon de voies ferrées: notre ministre fédéral des Transports, l'Hon. John C. Crosbie, dans sa conférence commanditée par la Ligue canadienne du trafic industriel à Toronto, le mercredi 28 janvier 1987, a déclaré que notre nouvelle politique nationale de transport est fondée sur la concurrence, l'efficacité et sur l'obtention du meilleur service au meilleur prix par les expéditeurs. Ces dernières années, la culture de la pomme de terre à l'I.-P.-É. a bénéficié de la concurrence—non pas celle des compagnies de chemin de fer entre elles, mais celle du rail contre la route. Nos producteurs perdraient cet avantage car les propositions actuelles concernant l'abandon de voies ferrées rendraient beaucoup plus facile aux compagnies de chemin de fer d'abandonner des embranchements ou même certains tronçons de lignes principales. Ce changement aura des répercussions excessives et un effet discriminatoire sur l'I.-P.-É. car il contient, en germe, la possibilité de l'abandon de toutes les lignes de chemin de fer dans notre île.

Il ne faut pas non plus oublier que ce sont les chemins de fer qui ont contribué à l'unité du Canada et qu'un service ferroviaire a été la condition exigée par l'Île-du-Prince-Édouard pour entrer dans la confédération. Cette condition existe toujours aujourd'hui.

La perte d'un chemin de fer accroîtrait considérablement le coût et les difficultés de faire venir les matériaux dont les producteurs de pommes de terre ont besoin, en particulier la chaux, les engrais et les matériaux nécessaires à notre industrie de transformation.

À long terme, nous craignons que la nouvelle politique des transports n'assure pas une protection suffisante à notre industrie si nous perdons les chemins de fer et si, de ce fait, les tarifs des camionneurs et des transporteurs intermodaux n'augmentent au point où il nous deviendra impossible de soutenir la concurrence sur nos marchés. Nous n'aurions plus d'autres solutions pour assurer le transport de notre produit jusqu'au marché, et notre industrie pourrait en souffrir.

[Text]

The potato industry is disappointed that the new national transportation policy ignores our vital link with the rest of Canada. Our existing ferry system limits our ability to deliver a product to meet the schedules required by our customers.

The proposed bill calls for some assistance to convert from rail, but this does not satisfy our long-term needs or our concerns, because this money could go to the P.E.I. government to build roads which will only last 10 years, if we are lucky, and we would be left without a railway or good highways.

What guarantee does a primary producer have that the price for his or her inbound material will not increase substantially?

If plans call for Moncton to be the new railhead for P.E.I., it is absolutely essential that a through-rate to all locations on Prince Edward Island be available, and we ask that federal legislation provide this guarantee.

Although Bill C-18 promises advantages to shippers with proposed changes regarding joint-line rates, unfortunately we do not see these things offering benefits to the province of Prince Edward Island.

Mr. Chairman, the potato industry of Prince Edward Island, and indeed the Canadian Horticultural Industry of Canada, have always advocated the need for a strong national transportation policy, one that provides a primary producer in Canada with the opportunity to compete in transporting products to market at a competitive price. We must have a guarantee that the proposed legislation ensures P.E.I.'s transportation cost structure is at a competitive level.

The new transportation bill is complex and opens up many areas of concern to the Prince Edward Island potato industry. We ask your committee to be sensitive to the special transportation needs of Atlantic Canada and Prince Edward Island, for reasons outlined in the introduction of this brief submitted by the Atlantic Provinces Transportation Commission, and we endorse their suggested changes to the proposed act.

We ask your committee to be sensitive to our concerns. If any or all of our concerns materialize within the first six months, they should be addressed, not left to compound for a five-year review. It is absolutely essential that the new National Transportation Act provide a mechanism to address and correct problems immediately, perhaps by the establishment of a maritime regional office.

Thank you for allowing us to come before you. And now we will welcome your questions.

[Translation]

L'industrie de la pomme de terre est déçue de voir que la nouvelle politique nationale des transports ne tient aucun compte du lien indispensable qui nous unit au reste du Canada. Notre réseau actuel de traversier impose des limites à notre capacité de respecter les calendriers de livraison exigés par nos clients.

Le projet de loi prévoit une aide pour la conversion au transport non ferroviaire, mais à long terme, cela ne satisfait pas nos besoins et n'apaise pas nos craintes, car cet argent pourrait être utilisé par le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard pour construire des routes qui tiendraient, au mieux, une dizaine d'années, après quoi nous nous retrouverions sans chemin de fer ni bonnes routes.

Quelle garantie un producteur primaire a-t-il que le prix des matériaux qu'il fait venir ne connaîtra pas une augmentation sensible?

Si Moncton doit devenir la nouvelle tête de ligne pour l'Île-du-Prince-Édouard, il est absolument indispensable d'adopter un tarif unique, quel que soit l'endroit de l'Île-du-Prince-Édouard desservi, et nous demandons que la loi fédérale prévoit cette garantie.

Bien que le projet de loi C-18 promette des avantages aux expéditeurs sous forme de changements concernant les prix conjoints, nous craignons que cela ne présente pas d'avantages pour notre province.

Monsieur le président, l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, et en fait, l'industrie horticole canadienne ont toujours préconisé une ferme politique nationale des transports, et qui permette à un producteur primaire canadien d'affronter la concurrence sur le marché en faisant transporter ses produits à un prix concurrentiel. Il est indispensable qu'on garantisse que ce projet de loi assure un système compétitif de coûts de transport pour l'Île-du-Prince-Édouard.

Le nouveau projet est complexe et suscite des inquiétudes dans divers domaines, chez les producteurs de pommes de terre de notre île. Nous demandons donc à votre Comité de tenir compte des besoins de transport particuliers du Canada Atlantique et de l'Île-du-Prince-Édouard, pour les raisons esquissées dans l'introduction du mémoire soumis par la «Atlantic Provinces Transportation Commission», et nous donnons notre aval aux changements proposés à ce projet de loi.

Nous demandons à votre Comité de tenir compte de nos préoccupations. Si l'une d'entre elles se concrétise au cours des six premiers mois, il faudra lui trouver une solution, au lieu de laisser les choses s'aggraver avant de procéder à un examen quinquennal. Il est absolument indispensable que la nouvelle Loi nationale sur les transports fournisse un mécanisme qui permette de régler immédiatement les problèmes, en créant, par exemple, un bureau régional pour les Maritimes.

Je vous remercie de nous avoir permis de comparaître devant vous. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Clarey, for your brief and your concerns with regard to Bill C-18 and, I guess, also Bill C-19. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want indeed to thank the witnesses for appearing today and presenting a series of questions that indeed could be translated into amendment of the bill. I want to say that I am grateful for this document, and I can assure you that some of these... In fact, you are asking questions, but at the same time you are hoping that the answers to your questions will be translated into amendments to the bill to guarantee that the potato industry of P.E.I. is protected and not hurt by Bill C-18.

I must indicate to you that we have had before us earlier this week the Minister of Transport of P.E.I., who addressed some of these points before us, and indeed I think it is pretty much in tune with your presentation.

You refer to previous presentations at the time this committee travelled regarding the paper *Freedom to Move*. And you allude to a speech made by the chairman of our committee. Am I right in thinking you are not satisfied with the legislation? The representation you made after the publication of *Freedom to Move*, hoping you would be influencing the drafting of Bill C-18, has not materialized. Is that right?

• 1525

Mr. Clarey: We are concerned with recognizing the need for new legislation, but concerned with, in particular, what is going to happen. Is our potato industry on P.E.I. going to have the ability to negotiate on behalf of the small shippers, or the shippers on P.E.I., with the railways or with shippers, and not be caught in a situation of conflict? That to us is not in the bills. We are very concerned that a rate to Moncton be the hub, be the base, and that every shipper on P.E.I., as is the case now, get an equal rate through to Moncton, so we do not see even further—if you can imagine it in a province as small as ours—centralization of the industry. It is fairly well divided across our province, and key to development from one end of our province to the other.

• 1530

Mr. Ouellet: I see.

What is the breakdown between the railways and what you call the "rubbers"?

Mr. Donald Anderson (General Manager, P.E.I. Potato Marketing Board): We accept the pun, Mr. Chairman, but we regret to report that you can almost count on the fingers of two hands the number of railway cars that have been loaded on Prince Edward Island this year.

[Traduction]

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Clarey, pour votre mémoire et les préoccupations dont vous nous avez fait part au sujet du projet de loi C-18 et également, je crois, du projet de loi C-19. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je tiens effectivement à remercier les témoins d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui et de nous avoir soumis une série de questions qui pourraient effectivement donner lieu à une modification du projet de loi. Je dois dire que je vous suis reconnaissant de ce document et je puis vous assurer que certaines de ces... En fait, tout en posant des questions, vous espérez que les réponses qui leur seront données prendront la forme de modifications au projet de loi grâce auxquelles l'industrie de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard sera protégée et ne souffrira pas de l'adoption du projet de loi C-18.

Je dois vous dire que le ministre des Transports de l'Île-du-Prince-Édouard a comparu devant nous au début de la semaine, qu'il a abordé certaines de ces questions et qu'il me paraît être sur la même longueur d'ondes que vous.

Vous avez fait allusion aux exposés faits devant ce Comité, à propos de *Aller sans entraves* qui nous avait déjà amené à voyager dans le pays. Et vous faites allusion à un discours du président de notre Comité. Ai-je raison de penser que vous êtes mécontents de la loi? La recommandation que vous avez faite après la publication de *Aller sans entraves*, en espérant que vous influeriez sur la rédaction du projet de loi C-18, n'a pas eu de suite concrète. Est-ce exact?

M. Clarey: Nous sommes préoccupés par la nécessité d'avoir une nouvelle loi mais en particulier par ce qui se passera. Notre industrie de la pomme de terre sera-t-elle capable de négocier au nom des petits expéditeurs ou des expéditeurs de l'Île-du-Prince-Édouard avec les sociétés ferroviaires ou avec les expéditeurs et ne se retrouvera-t-elle pas en situation de conflit? Tout cela ne figure pas dans les projets de loi. Nous sommes très inquiets d'obtenir comme base un tarif jusqu'à Moncton et de voir chaque expéditeur de la province, comme c'est le cas actuellement, obtenir un prix égal jusqu'à Moncton, afin de ne pas assister à une centralisation encore plus poussée de l'industrie, si vous pouvez vous l'imaginer dans une province aussi petite que la nôtre. Cette industrie est assez bien répartie dans toute la province et c'est la clé du développement d'un bout à l'autre de la province.

M. Ouellet: Je vois.

Quelle est la répartition entre le transport par voie ferrée et par ce que vous appelez voie goudronnée?

M. Donald Anderson (directeur général, Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Nous apprécions votre humour, monsieur le président, mais nous sommes au regret de vous annoncer que nous pouvons presque compter sur les doigts des deux mains le nombre de wagons qui ont été chargés cette année sur l'Île-du-Prince-Édouard.

[Text]

Mr. Ouellet: This year?

Mr. Anderson: This year.

And I would like to say that in all probability we will surpass this year the highest movement of potatoes out of our province in the history of our potato industry.

Mr. Ouellet: I see. This, of course, must be of great concern to you, because you feel that there will be almost no alternative, no competition left.

Mr. Gerry Fougère (Marketing and Transportation Officer, P.E.I. Potato Marketing Board): Mr. Chairman, two gentlemen are immediately saying that they guess that we do not need it. I think that is a careless statement to make right now, because if you knew the actual situation . . . We had a shipper and a buyer just this past week looking for a rail car, and unfortunately we had to go to Ottawa and ask Pat Binns to intervene, to ensure that they gave us a boxcar to ship those potatoes. That is one scenario. The other scenario is that this is the peak time of our shipping year. We have shipping situations right now where shippers are sitting with loads of potatoes ready to move and not a vehicle to move them. We have gone from a situation where one boxcar—it takes three trucks to replace that load of potatoes. No, sir, it does not mean that we do not need rail cars.

Mr. Ouellet: You allude to the fact that railway transportation was part and parcel of your joining the union. Do you believe it is important that we enshrine in Bill C-18 some type of recognition of historical commitment by the federal government vis-à-vis the provinces? I am asking the questions to you, but I have to remind you that when we were in Newfoundland similar representations were made. Indeed, we were told that we should not forget the terms of the unions, that an amendment should be presented in Bill C-18 in order to make sure that this new deregulation in the transport industry will take into account and will respect the agreement that was taken years ago under the terms of the unions. Do you want a similar clause dealing with P.E.I.?

Mr. Anderson: Mr. Chairman, we certainly do. We have stated in our brief twice before this committee that it was one of the terms when our province joined Confederation, and it is just as important today as it was at the time of Confederation.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome. I appreciate your coming back to appear before us. I gave one of your colleagues one of our earlier pieces of evidence, listing the branch lines in Atlantic Canada that are supposedly going to be abandoned by CN. He is quickly ticking off those that are on P.E.I. I wonder if you can tell us

[Translation]

M. Ouellet: Cette année?

M. Anderson: Cette année.

Et je tiens à ajouter qu'il est probable que nous dépasserons cette année le record d'expédition de pommes de terre de notre province dans l'histoire de cette industrie.

M. Ouellet: Je vois. Il est évident que cela vous préoccupe beaucoup car vous pensez qu'il n'y aura pratiquement pas d'autre solution, qu'il ne restera aucune concurrence.

M. Gerry Fougère (agent de mise en marché et de transport, Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Monsieur le président, deux messieurs s'empressent aussitôt de dire qu'ils pensent que nous n'en avons pas besoin. À mon avis, il s'agit là d'une déclaration irréfléchie faite à chaud, car si vous connaissiez véritablement la situation . . . La semaine dernière, un expéditeur et un acheteur cherchaient un wagon et nous avons malheureusement dû nous adresser à Ottawa et demander à Pat Binns d'intervenir pour nous assurer qu'ils obtiennent un wagon couvert pour expédier leurs pommes de terre. C'est là un scénario. L'autre scénario, c'est que nous sommes actuellement pendant la période de pointe de notre saison d'expédition. Nous nous retrouvons actuellement avec des situations délicates car des expéditeurs ont des tonnes de pommes de terre à expédier et pas un seul véhicule pour le faire. Nous sommes passés d'une situation dans laquelle un wagon couvert—it faut trois camions pour remplacer cette charge de pommes de terre. Non monsieur, cela ne signifie pas que nous n'avons pas besoin de wagons.

M. Ouellet: Vous avez fait allusion au fait que le transport ferroviaire faisait partie intégrante de votre adhésion à la Confédération. Pensez-vous qu'il soit important d'enchâsser dans le projet de loi C-18 une sorte de reconnaissance de l'engagement historique pris par le gouvernement fédéral vis-à-vis des provinces? Je vous pose ces questions, mais je dois vous rappeler que des observations semblables nous ont été faites lorsque nous nous trouvions à Terre-Neuve. En vérité, on nous a dit de ne pas oublier les conditions d'adhésion à la Confédération, qu'il faudrait présenter une modification au projet de loi C-18 afin de s'assurer que la nouvelle déréglementation de l'industrie des transports prendra en considération et respectera l'entente intervenue il y a longtemps en vertu des conditions d'adhésion à la Confédération. Voulez-vous une clause semblable pour l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Anderson: Très certainement, monsieur le président. Dans notre mémoire au Comité, nous avons déjà déclaré deux fois que c'était là une des conditions de l'adhésion de notre province à la Confédération et cet argument est tout aussi valable aujourd'hui qu'à l'époque de la Confédération.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci beaucoup, monsieur le président. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie d'être revenus pour comparaître devant nous. J'ai remis à l'un de vos collègues un de nos éléments de preuve antérieurs énumérant les embranchements de la région Atlantique que le CN devrait abandonner. Il est en train de cocher rapidement ceux qui se

[Texte]

how devastating those abandonments would be to the potato producers and to P.E.I., should they be allowed.

• 1535

Mr. Anderson: Mr. Chairman, I am very pleased to have been given this document and to state that as far as the railway is concerned on Prince Edward Island, as far as their presence is concerned, we have the track but we have no rail service. In our opinion, this is contrary to the terms of this new transportation act. We are trying to put in competition, but indeed in our case it is removing the competition.

Mr. Angus: Mr. Chairman, that memo also indicates that, as we have seen in terms of Quebec, as we have seen in terms of the Prairies, CN is purposely reducing levels of service in order to self-perpetuate their ability to close branch lines. Clearly, looking at the figures, there is obviously a couple of hundred miles of track that they are going to pull up, and obviously that is part of their long-term plan, to get out of the business on P.E.I. I think that is a travesty in terms of Canadian unity.

That is all I have to say, Mr. Chairman, thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Clifford, a short question, sir, coming from Ontario.

Mr. Clifford: A short question? We are interested in potatoes.

It is a pleasure to see you all here today; I want to hear a little bit about the potato industry, but he is going to just allow me a couple of minutes.

What percentage of the island's potato production do you control the marketing of?

Mr. Clarey: Actually, the potato industry on Prince Edward Island is not a controlled industry. The Potato Marketing Board is not a marketing board as such, in that it does not sell potatoes; it is a service organization that works basically in promotion, looking after the day-to-day business of the largest industry that Prince Edward Island has in its possession.

Mr. Clifford: So that each producer can ship his own.

Mr. Clarey: Each producer . . . we have about 700 on P.E.I.; we have 80 to 100 or so that are licensed as dealers, who can sell their own potatoes, or buy and sell potatoes.

Mr. Clifford: All right. So you would have potentially 80 to 100 shippers. Is that right?

Mr. Clarey: Yes.

Mr. Clifford: It seems that something is going on with railway service in P.E.I., because your Minister of Transport told us yesterday, and I guess it is confirmed here today, that

[Traduction]

trouvent dans l'Île-du-Prince-Édouard. Je me demande si vous pouvez nous dire quel effet dévastateur auraient ces abandons pour les producteurs de pommes de terre et pour la province, s'ils étaient autorisés.

M. Anderson: Monsieur le président, je suis très satisfait d'avoir obtenu ce document et je vous annonce qu'en ce qui concerne le transport ferroviaire dans l'Île-du-Prince-Édouard, pour ce qui est de sa présence, nous avons les voies ferrées mais nous n'avons pas le service ferroviaire. À notre avis, cette situation est contraire aux termes de la nouvelle Loi sur les transports. Nous essayons d'introduire la concurrence mais, dans notre cas, on ne fait en réalité que la supprimer.

M. Angus: Monsieur le président, le mémoire mentionne également, comme nous l'avons vu au Québec et dans les Prairies, que le CN réduit délibérément son service afin de justifier l'abandon des embranchements. D'après les chiffres, il est clair que plusieurs centaines de milles de voie ferrée seront indubitablement abandonnés et que cela fait partie de leur plan à long terme afin de se retirer de l'Île-du-Prince-Édouard. À mon avis, il s'agit là d'un simulacre pour ce qui est de l'unité canadienne.

Merci, monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Clifford, une brève question de l'Ontario.

M. Clifford: Une brève question? Nous nous intéressons aux pommes de terre.

Je suis très honoré de vous rencontrer ici aujourd'hui et je souhaiterais obtenir quelques renseignements sur l'industrie de la pomme de terre, mais il m'accorde seulement quelques minutes.

Quel pourcentage de la production de pommes de terre de l'île contrôlez-vous au niveau de la mise en marché?

M. Clarey: En réalité, l'industrie de la pomme de terre n'est pas une industrie contrôlée dans l'Île-du-Prince-Édouard. L'Office de commercialisation de la pomme de terre n'est pas un office de commercialisation en tant que tel car il ne vend pas de pommes de terre; il s'agit d'un organisme de services qui se charge essentiellement de la promotion, en s'occupant des activités quotidiennes de la principale industrie de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Clifford: Si bien que chaque producteur peut expédier ses pommes de terre.

M. Clarey: Chaque producteur . . . nous en avons environ 700 dans l'île; 80 à 100 d'entre eux détiennent un permis de négociant et peuvent donc vendre leurs propres pommes de terre ou acheter et vendre des pommes de terre.

M. Clifford: Très bien. Vous avez donc possiblement 80 à 100 expéditeurs. Est-ce exact?

M. Clarey: Oui.

M. Clifford: Il semble qu'il se passe quelque chose avec le service ferroviaire dans l'Île-du-Prince-Édouard car votre ministre des Transports nous a dit hier, et j'ai l'impression que

[Text]

he was hard pressed to even think 10% of the goods in that province ever moved via rail. So, if you are using 10 railroad cars, maybe that is 10% of all that moves in P.E.I. I have no idea what the total is, but he said it was 10%. So what is wrong with these 80 to 100 shippers having the opportunity to have a competitive rate?

Mr. Clarey: Mr. Chairman, just a point of clarification on the first part of that. The reason our shippers are not using the rail cars now is—and I think through planning—the railways have provided the shippers with very up-to-date truck equipment, trailer equipment, that has made it less attractive to use the rail system. This has happened through a period of years. You know, it just did not happen overnight—

Mr. Clifford: No, but do you not think it has a lot to do with the fact that the railways' costs are published and truckers' costs are not?

Mr. Anderson: Yes. It has been difficult for the rail line to compete with the trucking industry, but we would like to repeat, Mr. Chairman and members of the committee, that in our opinion the railways have craftily and cunningly adjusted the rates and service and they have dictated the mode their customers were going to use.

Mr. Clifford: All right. But would you not say that if your shippers had the opportunity to make a deal with the rail line, they could decide whether the railway was better or not, rather than you deciding for them?

Mr. Clarey: I think, Mr. Chairman, that is one of our biggest concerns. Even our large shippers are small in the scope of the national movement of product. We have a nervousness that if the confidential contracting is allowed, the large multinational or national companies may be able to negotiate a rate with the railways, a confidential rate, that other shippers will not be able to compete with.

• 1540

We need every one of the shippers we do have in P.E.I. We are a very long distance from America, and it takes a lot of people working in a lot of markets to move the product. We have a very real concern that one or two shippers may be able to control it all.

Mr. Clifford: But on the other hand, do you not see what you are doing, then? You are price-fixing for what we buy potatoes for. Why can the individual shippers not make that decision and therefore put their product in the marketplace at whatever price they can?

Mr. Anderson: Mr. Chairman, I think everyone in the room was very much impressed with the courtesy and respect shown

[Translation]

cela se confirme aujourd'hui, qu'il avait du mal à imaginer que 10 p. 100 des marchandises de la province sont transportées par voie ferrée. Par conséquent, si vous utilisez 10 wagons, cela représente peut-être 10 p. 100 de tous les transports dans l'I.-P.-E. Je n'ai aucune idée du total, mais il a dit que cela représentait 10 p. 100. Qu'est-ce qui ne va pas avec le fait que ces 80 à 100 expéditeurs puissent avoir la possibilité d'obtenir un prix concurrentiel?

Mr. Clarey: Monsieur le président, je tiens à apporter des éclaircissements à propos de la première partie de cette intervention. La raison pour laquelle nos expéditeurs n'utilisent plus les wagons—et je pense que tout était prévu—c'est parce que les sociétés ferroviaires leur ont fourni du matériel routier très moderne, avec des remorques, et que tout cela a rendu le système ferroviaire moins attrayant. Cela s'est passé sur un certain nombre d'années, vous savez, cela ne s'est pas fait du jour au lendemain...

Mr. Clifford: Non, mais ne pensez-vous pas que cela est dû en grande partie au fait que les coûts des sociétés ferroviaires sont publiés et que ceux des sociétés de camionnage ne le sont pas?

Mr. Anderson: Oui. La société ferroviaire a eu du mal à concurrencer l'industrie du camionnage, mais nous tenons à réaffirmer, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, qu'à notre avis les sociétés ferroviaires ont ajusté les prix et le service de façon astucieuse et rusée et qu'ils ont forcé les clients à utiliser un certain mode de transport.

Mr. Clifford: Très bien. Mais si vos expéditeurs avaient la possibilité de faire un marché avec la société ferroviaire, ne pensez-vous pas qu'ils pourraient décider si le transport ferroviaire est meilleur ou non, au lieu que ce soit vous qui décidiez pour eux?

Mr. Clarey: À mon avis, monsieur le président, c'est là une de nos principales préoccupations. Même nos plus gros expéditeurs sont modestes par rapport au transport national des produits. Si les contrats confidentiels sont autorisés, nous craignons que les grosses compagnies nationales ou multinationales puissent négocier un tarif avec les sociétés ferroviaires, un tarif confidentiel, que les autres expéditeurs ne seront pas en mesure de concurrencer.

Nous avons besoin de tous les expéditeurs en exercice dans l'Île-du-Prince-Édouard. Nous sommes loin de l'Amérique et nous avons besoin de beaucoup de gens travaillant sur un grand nombre de marchés pour transporter notre produit. Nous sommes vraiment très préoccupés par la possibilité de voir un ou deux expéditeurs contrôler le marché.

Mr. Clifford: Mais, par ailleurs, ne voyez-vous pas ce que vous êtes en train de faire? Vous êtes en train d'établir le prix auquel nous achetons les pommes de terre. Pourquoi les expéditeurs ne peuvent-ils pas prendre individuellement cette décision et donc mettre leur produit sur le marché au prix qu'ils peuvent?

Mr. Anderson: Monsieur le président, je crois que tout le monde ici a été très impressionné par la courtoisie et le respect

[Texte]

by your committee to Mr. Craig Dickson and the Atlantic Provinces Transportation Committee that he works for and serves. I think the efforts of that organization and our organization... we have effectively represented the smaller type of operators we have here in Atlantic Canada to negotiate a rate at which we can be competitive in a highly competitive marketplace.

Mr. Cochrane: I was just cross-checking on the list of abandonments proposed; cross-checking that with the list of subsidies... that currently the lines are. Of all the ones they are looking to abandon, six are currently subsidized. If what you are saying is true—and I do not doubt that—you are saying the railroad has orchestrated it so you use another mode. The federal subsidy given to the railroad for those six lines right now is \$1.8 million a year. So if what you say is true, we are getting badly rooked as a government, and the Canadian taxpayer is getting badly rooked, because we are paying money to keep those lines open, and if no one is using them, or no one is being encouraged to use them, then we have a major problem; and I guess that maybe the issue that is before us.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, I think this is a very important point this gentleman has just brought up. We believe our provincial government and the federal government... the most serious matter they have to face in our province and indeed in Atlantic Canada is that of transportation. I believe all the presentations made here today have indicated that very, very clearly.

The Chairman: Thank you very much. I can assure you, sir, from the Chair, I agree with you 100%; and it is not easy.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I wonder if you will indulge a question or two that will assist the committee somewhat. I was concerned with the comment made... and basically, we are all in this together, trying to assist you in reducing your transportation costs so you can get your product, potatoes, to market. You have already indicated transportation makes up a third of the market costs in central Canada. The question would be, what is the kind of assistance that would go to a potato grower under the Atlantic Region Freight Assistance Program? Does the assistance come to you through rail and not through trucks; and why, sir, are you so much concerned between rail and truck traffic, assuming we want to make both modes competitive and the abandonment will have to stand on a separate point of view if we come down to it?

Mr. Anderson: Mr. Chairman, there is an old cliché that competition is the life of trade. It has been stated here earlier that the railway was one of our sacred terms of Confederation. If the railway is withdrawn, we lose that competitive edge—

[Traduction]

dont les membres de votre Comité ont fait preuve à l'égard de M. Craig Dickson et du Comité des transports des provinces de l'Atlantique pour lequel il travaille. Je pense que les efforts déployés par cet organisme et par le nôtre... nous avons représenté de façon efficace les petits exploitants que nous avons dans la région atlantique du Canada en vue de négocier un prix auquel nous pouvons être concurrentiels sur un marché hautement compétitif.

M. Cochrane: J'étais tout juste en train de vérifier la liste des abandons proposés, en effectuant un regroupement avec la liste des subventions... qu'obtiennent actuellement les sociétés ferroviaires. Parmi tous les embranchements dont l'abandon est projeté, six reçoivent actuellement des subventions. Si ce que vous dites est vrai—et je n'en doute pas—vous affirmez que la société ferroviaire a orchestré tout cela pour que vous utilisiez un autre moyen de transport. La subvention fédérale accordée à la société ferroviaire pour ces six embranchements atteint à l'heure actuelle 1,8 million de dollars par an. Si ce que vous dites est vrai, le gouvernement se fait donc vraiment rouler et le contribuable canadien se fait vraiment rouler car nous payons pour garder ces lignes ouvertes et, si personne ne les utilise, ou n'est encouragé à les utiliser, nous avons là un grave problème à résoudre et c'est peut-être le problème auquel nous faisons face.

M. Anderson: Monsieur le président, le dernier interlocuteur vient de soulever à mon avis un point très important. Nous pensons que notre gouvernement provincial et le gouvernement fédéral... Que le problème le plus grave auquel ils ont à faire face dans notre province et dans toute la région de l'Atlantique est celui du transport. Tous les exposés présentés aujourd'hui l'ont prouvé très très clairement.

Le président: Merci beaucoup. Je puis vous assurer, monsieur, à titre de président, que je suis entièrement d'accord avec vous et ce n'est pas facile.

M. Reid: Monsieur le président, je me demande si vous pourriez m'accorder une autre question ou deux qui pourraient éclairer quelque peu le Comité. Le commentaire qui vient d'être fait me préoccupe... et, dans le fond, nous sommes tous ici ensemble pour essayer de vous aider à réduire vos coûts de transport afin que vous puissiez mettre en marché votre produit, c'est-à-dire vos pommes de terre. Vous nous avez déjà dit que le transport représente un tiers du prix du marché dans le centre du Canada. La question que je veux vous poser est la suivante: Quel est le type d'aide que recevrait un producteur de pommes de terre en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique? Les subventions vous parviennent-elles pour le transport ferroviaire et non pour le transport routier et pourquoi êtes-vous si préoccupés par la concurrence entre le transport ferroviaire et le transport routier, en supposant que nous voulons rendre ces deux moyens de transport concurrentiels et que l'abandon des embranchements sera basé sur un point de vue distinct si nous en arrivons là.

M. Anderson: Selon un vieux cliché, la concurrence est le nerf du commerce. Nous avons déjà mentionné antérieurement que le service ferroviaire constituait un des termes inaliénables de notre adhésion à la Confédération. Si le service ferroviaire

[Text]

and not only is this true in our province, but we think it is equally true in the province of Newfoundland. I think because we are both island provinces it is more acute as it affects our two provinces.

• 1545

When Premier Hatfield and other representatives made their presentation from New Brunswick this morning, they in turn pointed out the additional pressure that was being applied to their highways because of product going through the connecting link of New Brunswick. Even though Prince Edward Island is only 10 or 12 miles out in the strait from the mainland of New Brunswick and Nova Scotia, we have a completely different soil structure. It is almost impossible to maintain a roadbed that will handle the traffic that is now being directed totally to road from rail.

Mr. Reid: Can you tell us what fertilizer and other freight comes in by way of freight or truck, and does your outgoing potato crop go by rail from the point of origin to the mainland, being shipped westerly by rail, or does it go by truck?

Mr. Anderson: For the past 10 years we have shipped potatoes outbound, approximately 9.5 million hundredweight, or approximately 19,500 cars. There is an equal amount of inbound traffic as compared to outbound to support our industry.

Mr. Reid: I was interested in a comparison on the basis of truck traffic and rail movement.

Mr. Anderson: We can supply you with those figures.

Mr. Fougère: Presently, year to date up until the end of February, it is about a 50:50 split. There might be about a 1% movement by rail, about 49% by piggyback, which in fact goes from P.E.I. to Moncton, is transshipped by rail, and the balance in trucks. So there is a breakdown between trucks and non-commercial carriers. A lot of trucks come in and pick up their own potatoes. That is about 11% and about 38% is the other method. That is just for this year, up to date. The figures change dramatically as you go back 5 or 10 years. There was a bigger portion going by rail, and back even further it was almost 100% by rail.

Mr. Benjamin: Gentlemen, is it not true that you are price-takers; you are not price-setters? You cannot compete in the free market, the open market. You have to take whatever price . . . and so the buyers, the big wholesale chains and food chains and what not, set the price and you have to take it. Is that not the situation?

Mr. Clarey: I think the whole horticultural industry in North America operates on a free enterprise system. We

[Translation]

est supprimé, nous gardons cet avantage concurrentiel—et cela est valable non seulement dans notre province mais également à Terre-Neuve. Étant donné que nous sommes deux provinces insulaires, ce problème est plus aigu dans ses répercussions sur nos deux provinces.

Lorsque le premier ministre Hatfield et d'autres représentants du Nouveau-Brunswick ont fait leur exposé ce matin, ils ont également fait part de la pression supplémentaire imposée à leurs routes par le fait que les marchandises traversent le Nouveau-Brunswick qui sert de maillon de correspondance. Même l'Île-du-Prince-Édouard ne se trouve qu'à 10 ou 12 milles dans le détroit du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse qui sont sur le continent, la structure de nos sols est complètement différente. Il est presque impossible de conserver une assiette des routes qui pourra accueillir le trafic des marchandises qui est actuellement dirigé entièrement du réseau ferroviaire vers le réseau routier.

M. Reid: Pouvez-vous nous dire quels engrais et autres marchandises arrivent par camion et votre récolte de pommes de terre est-elle expédiée par train du point d'origine jusqu'au continent, d'où elle est expédiée vers l'Ouest par train, ou bien est-elle transportée par camion?

M. Anderson: Au cours des dix dernières années, nous avons expédié environ 9.5 millions de livres de pommes de terre, soit approximativement 10,000 wagons. Pour appuyer notre industrie, le volume transporté vers notre province est à peu près le même.

M. Reid: Je voulais obtenir une comparaison entre le transport par camion et par train.

M. Anderson: Nous pouvons vous donner ces chiffres.

M. Fougère: A l'heure actuelle, c'est-à-dire cette année jusqu'à la fin de février, la répartition est à peu près égale. Il y a peut-être 1 p. 100 de transport par voie ferrée, environ 40 p. 100 par feroutage, qui se dirige en fait de l'Île-du-Prince-Édouard vers Moncton d'où les marchandises sont transbordées sur des trains, et le reste dans des camions. Il y a donc une répartition entre les camions et les transporteurs non commerciaux. Un grand nombre de camions viennent chercher eux-mêmes les pommes de terre. Ce système représente environ 11 p. 100 et environ 38 p. 100 pour l'autre méthode. Ces chiffres ne sont valables que pour cette année, jusqu'à présent. Les chiffres changent considérablement si vous remontez 5 ou 10 ans en arrière. Un plus fort pourcentage était expédié par chemin de fer et, si l'on remonte encore plus loin, près de 100 p. 100 du transport s'effectuait par rail.

M. Benjamin: Messieurs, n'est-il pas vrai que vous êtes des preneurs de prix et non des leaders en matière de prix? Vous ne pouvez entrer en concurrence sur le marché libre, sur le marché ouvert. Vous devez prendre les prix en vigueur . . . si bien que les acheteurs, les grosses chaînes de vente en gros et les chaînes alimentaires, etc., fixent les prix et vous devez les prendre. Est-ce bien la situation?

M. Clarey: Je crois que toute l'industrie horticole nord-américaine fonctionne sur la base de la libre entreprise. Nous

[Texte]

cannot single out and specify potatoes. In reality, the potatoes on Prince Edward Island have to compete price-wise with the potatoes in other areas. Granted, because of our quality and the efforts our producers have put into them, we have been able to maintain a good portion or a good market share in many markets, but it is based on price and quality.

Mr. Benjamin: But you cannot set your price based on your cost of production and what not.

Mr. Clarey: That is right.

Mr. Benjamin: You are a price-taker, not a price-maker.

Mr. Clarey: That is right.

Mr. Benjamin: Therefore, you are in no position to negotiate a confidential contract with 100 shippers. You are just ruled out, are you not?

The Vice-Chairman: Thank you very much. We thank you for having appeared before us with your brief and your concerns.

• 1550

The next witness appearing before us is the Moncton and District Labour Council.

Mr. Dan Murphy (Chairman, Education Committee, Moncton and District Labour Council): Mr. Chairman, I have with me my colleague and sister, Kathryn-Ann Leger, Executive Member of the Moncton and District Labour Council, and Brother Gary Murray, member of the Moncton and District Labour Council.

Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport, the Moncton and District Labour Council welcomes you to the hub of the Maritimes to hear the concerns of interested groups concerning Bill C-18 and Bill C-19.

The Labour Council represents some 6,000 working members employed in all sectors of our community. Likewise, it also addresses and deals with issues which affect the unorganized people in the area. Moncton, historically, has been referred to as the transportation hub for Atlantic Canada. But with the continued deterioration of rail service and its workers from the area, the Labour Council feels we have lost that recognition. Mr. Chairman and members of the committee, I do not believe you have to be reminded of the seriousness and the consequences regarding the closure of the Moncton main shops at the end of 1987.

Your government's decision to close our shops will have economic spin-offs that this area and region will never recover from. As you are aware, the New Brunswick government completed a study of the economic impact if the main shops were to close. The results predicted a loss to the local economy of some \$31.5 million over a two-year period. Every year thereafter, the problem continues to compound. The study to which I refer was done by Fiander Good and I would welcome

[Traduction]

ne pouvons extraire les pommes de terre et donner des renseignements précis pour cette industrie. En réalité, les pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard doivent concurrencer des pommes des autres régions au niveau du prix. En raison de la qualité de notre produit et des efforts déployés par nos producteurs, j'admets que nous avons pu conserver un bon pourcentage ou une bonne part du marché dans de nombreux endroits, mais cette situation est basée sur le prix et la qualité.

M. Benjamin: Mais vous ne pouvez fixer votre prix en fonction de vos coûts de production, etc.

M. Clarey: C'est exact.

M. Benjamin: Vous êtes donc un preneur de prix et non un leader en matière de prix.

M. Clarey: C'est exact.

M. Benjamin: Vous n'êtes donc pas en mesure de négocier un contrat confidentiel avec 100 expéditeurs. Vous êtes tous simplement écartés de la négociation, n'est-ce pas?

Le vice-président: Merci beaucoup. Nous vous remercions d'être venus comparaître devant nous et de nous avoir présenté votre mémoire et vos préoccupations.

Le prochain témoin qui comparaitra devant nous est le Conseil du travail de Moncton et région.

M. Dan Murphy (président, Comité de l'éducation, Conseil du travail de Moncton et région): Monsieur le président, j'ai avec moi ma collègue et consœur, Kathryn-Ann Leger, membre de l'exécutif du Conseil du travail de Moncton et région, et mon confrère Gary Murray, membre du Conseil du travail de Moncton et région.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité permanent des transports, le Conseil du travail de Moncton et région vous souhaite la bienvenue au carrefour des Maritimes pour entendre les préoccupations des groupes intéressés à propos des projets de loi C-18 et C-19.

Le Conseil du travail représente quelque 6,000 travailleurs employés dans tous les secteurs de notre collectivité. Il aborde et traite également les questions qui touchent les employés non syndiqués de la région. De tout temps, Moncton a été considérée comme le carrefour des transports de la région de l'Atlantique. Mais le Conseil du travail pense que nous avons perdu cette réputation par suite de la détérioration permanente du service ferroviaire et du départ de ses travailleurs de la région. Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je ne pense pas qu'il faille vous rappeler la gravité de la situation et les conséquences qui entoureront la fermeture des principaux ateliers de Moncton à la fin de l'année 1987.

La décision qu'a prise votre gouvernement de fermer nos ateliers aura des répercussions économiques dont la région ne se relèvera jamais. Comme vous le savez pertinemment bien, le gouvernement du Nouveau-Brunswick vient d'achever une étude des répercussions économiques de l'éventuelle fermeture des principaux ateliers. Les résultats prédisent une perte d'environ 31,5 millions de dollars sur deux ans pour l'économie locale. Le problème continuera de s'aggraver au cours des

[Text]

the committee to peruse same in order to have a clear description of the situation.

Therefore, it has to be understood that transportation is an eventual means in the economic prosperity for all regions of Canada and not just a selected few. The Moncton and District Labour Council stands in total opposition to Bill C-18 and Bill C-19 for the following reasons: a deregulated industry will see a permanent regulatory system abandoned in favour of a dog-eat-dog environment. First of all, let us consider the advantages of our present regulatory system and why they exist.

Our regulatory system exists precisely because the marketplace and free enterprise failed to serve the public interest. Public protests over the years have forced governments to introduce legislation to protect the consumer against unsafe practices, price gouging, neglectful services, destructive competition and unhealthy workplaces, etc. In other cases, Canadians needed essential transport services which only governments could build and maintain which would best suit the public's interest.

Our long history of public transport regulation is a cornerstone of Canada's existence as a sovereign nation. Government intervention and regulation developed an east-west rail, trucking, bus and air network. Otherwise, our geographic nature would have dictated that our trade and economic links would flow south to the United States without a strong internal transport system linking a scattered population across our vast nation. Therefore, there would have been little incentive to exist as a separate country.

• 1555

Today, thanks to public regulation, we as Canadians have one of the most efficient and cost-effective transportation systems anywhere. It offers hundred of thousands of good-paying and satisfying jobs to Canadians. It also ensures that our region is well serviced without having to pay an exorbitant cost a free market system would place on us.

Having examined the regulatory system and its positive aspects, let us now turn our attention to the other side and examine some of the reasoning being advanced by those who are in favour of deregulation.

We strongly believe the main reason and/or purpose for the business community to oppose a regulatory system is it hurts and affects their profit margin. They want to be free to abandon less profitable routes, free from regular safety and maintenance inspections, free from price and tariff restrictions, free to buy up their competition, and free from answering to the public about their services and practices. Hopefully, Mr. Chairman and members of the committee, our parliamentarians can see through this and not allow it to happen.

[Translation]

années suivantes. L'étude que je mentionne a été effectuée par *Fiander Good* et j'inviterais les membres du Comité à la lire attentivement afin d'avoir une vision très claire de la situation.

Il faut donc bien comprendre que le transport peut contribuer à la prospérité économique de toutes les régions du Canada et pas seulement de quelques-unes d'entre elles. Le Conseil du travail de Moncton et région est tout à fait opposé aux projets de loi C-18 et C-19 pour les raisons suivantes: une industrie déréglementée verra l'abandon d'un système permanent de réglementation en faveur d'un milieu semblable à un panier de crabes. Tout d'abord, examinons les avantages de notre actuel système de réglementation et la raison de leur existence.

Notre système de réglementation existe précisément parce que le marché et le jeu de la libre entreprise n'ont pas réussi à servir l'intérêt public. Les protestations émises par le public au cours des années ont obligé les gouvernements à déposer des lois destinées à protéger les consommateurs contre les pratiques dangereuses, les prix exorbitants, les services négligents, la concurrence destructrice et les lieux de travail malsains, etc. Dans d'autres cas, les Canadiens avaient besoin de services de transport essentiels que seuls les gouvernements pouvaient offrir et entretenir afin de servir au mieux l'intérêt du public.

L'historique de la réglementation des transports publics constitue une pierre angulaire de l'existence du Canada en tant que nation souveraine. L'intervention et la réglementation gouvernementales ont permis de mettre en place un réseau Est-Ouest de transport par chemin de fer, par camion, par autobus et par avion. Autrement, notre situation géographique aurait orienté nos échanges commerciaux et nos liens économiques vers le sud à destination des États-Unis sans créer un solide réseau intérieur de transport reliant une population éparpillée à travers notre grand pays. Rien ne nous aurait donc incités à exister en tant que pays séparé.

À l'heure actuelle, grâce à la réglementation publique, les Canadiens disposent d'un des réseaux de transport les plus efficaces et les plus rentables au monde. Il offre aux Canadiens des centaines de milliers d'emplois gratifiants et bien rémunérés. Il garantit également que notre région est bien desservie sans devoir payer un prix exorbitant qui nous serait imposé par un système de libre marché.

Après avoir examiné le système de réglementation et ses aspects positifs, voyons maintenant le revers de la médaille et examinons quelques-uns des arguments avancés par les partisans de la déréglementation.

Nous croyons sincèrement que la principale raison pour laquelle le monde des affaires s'oppose à la réglementation, c'est parce qu'elle fait du tort à leur marge bénéficiaire et l'influence. Les compagnies veulent être libres d'abandonner les itinéraires moins rentables, être débarrassées des inspections régulières concernant la sécurité et l'entretien, être libérées des restrictions concernant les prix et les tarifs douaniers, être libres de rejeter les sociétés concurrentes et ne plus avoir à répondre au public de leurs services et pratiques. Monsieur le président et messieurs les membres du Comité,

[Texte]

The idea of deregulation was not or is not Canadian-made. The United States caught it in the late 1970s, and the impact on their economy has seen hundreds of thousands of workers lose their employment. It slashed transportation services to the regions and smaller cities, thereby severely impacting on industry and the consumers.

The American experience since 1980 within the trucking industry has seen 100,000 truckers lose their jobs; hundreds of thousands of other truckers have seen their wages, benefits, and working conditions rolled back; by 1983, 11,000 new carriers entered the market, setting off rate wars which chopped truckers' income by as much as 30%; competition declined as mergers and bankruptcies gave the 10 largest companies a substantial increase in their market share; and medium and small-sized cities lost their services and trucking terminals, and companies competed only on the most profitable routes.

Now, let us see what transpired within the rail industry since the Staggers Act deregulated the American railways in 1980: 150,000 rail jobs disappeared; corporate concentration increased as the 13 largest companies in 1978 have been reduced to 7 firms today; and rail line abandonment accelerated, and between 1978 and 1983 more track was sloughed off than in the previous 50 years. The results in the air and bus industry are just as frightening, with job losses, bankruptcies, etc.

If Parliament passes Bill C-18 and Bill C-19, deregulation will hurt Canada even more than it did the U.S. Our much smaller population base, our fragile transport dependent economy, and stiff American competition all make Canada highly vulnerable to a loosening of the public's role in our economy.

Canada's two major railways, CN and CP, which were supportive of deregulation, are now seeing it as having serious consequences. For example, in *The Ottawa Citizen*, October 17, 1986, CN Rail said it will lose up \$1.2 billion in the next five years if the federal government proceeds with deregulation legislation. And CP Rail is predicting that the Tory proposal will result in less competition and make the Canadian rail industry more vulnerable to U.S. competition. If the bill goes through as proposed, said Bob Ritchie, a vice-president of CP Rail, we will expose our entire traffic base—not only that which goes to the United States, but also that which goes to Canada.

CN announced in early 1986 its five-year plan which would see the downsizing of their work force by some 15,000 workers

[Traduction]

nous osons espérer que nos parlementaires ne se laisseront pas duper et ne permettront pas un tel scénario.

L'idée de la déréglementation n'est pas née au Canada. Elle est venue des États-Unis à la fin des années 1970 et son impact sur l'économie américaine a provoqué la perte d'emplois de centaines de milliers de travailleurs. Elle a réduit considérablement les services de transport à destination des régions et des petites villes, ce qui a eu des répercussions considérables sur l'industrie et sur les consommateurs.

L'expérience acquise aux États-Unis depuis 1980 dans l'industrie du camionnage a vu la perte de 100,000 emplois, des centaines de milliers d'autres camionneurs ont connu une réduction de leur salaire, de leurs avantages sociaux et de leurs conditions de travail. Jusqu'en 1983, 11,000 nouveaux transporteurs sont arrivés sur le marché et ont déclenché une guerre des prix qui a fait baisser jusqu'à 30 p. 100 le revenu des camionneurs. La concurrence a diminué car les fusions et les faillites ont permis aux dix plus grosses sociétés d'augmenter considérablement leur part du marché. Et enfin, les petites et moyennes villes ont perdu leurs services et leurs terminus de camions et les sociétés ne sont entrées en concurrence que sur les itinéraires les plus rentables.

Voyons maintenant ce qui s'est passé dans l'industrie ferroviaire depuis que la *Staggers Act* a déréglementé le transport ferroviaire aux États-Unis en 1980: disparition de 150,000 emplois dans le secteur ferroviaire; augmentation de la concentration des entreprises étant donné qu'il ne reste plus que 7 grosses sociétés à l'heure actuelle contre 13 en 1978; et accélération de l'abandon de lignes ferroviaires avec la perte de plus de voies ferrées entre 1978 et 1983 qu'au cours des 50 années précédentes. Les résultats constatés dans le transport aérien et le transport par autobus sont aussi effrayants avec des pertes d'emplois, des faillites, etc.

Si le Parlement vote les projets de loi C-18 et C-19, la déréglementation sera peut-être encore plus préjudiciable au Canada qu'aux États-Unis. Notre population nettement plus faible, notre économie fragile qui dépend des transports et la forte concurrence américaine font que le Canada est très vulnérable à un assouplissement du rôle du gouvernement dans notre économie.

Les deux principales sociétés ferroviaires canadiennes, CN et CP, qui appuyaient la déréglementation, considèrent maintenant qu'elle a de graves conséquences. Par exemple, dans le journal *The Ottawa Citizen* du 17 octobre 1986, la compagnie CN Rail a déclaré qu'elle pourrait perdre jusqu'à 1,2 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années si le gouvernement fédéral adopte la législation en matière de déréglementation. La société CP Rail prévoit que le projet conservateur diminuera la concurrence et rendra l'industrie ferroviaire canadienne plus vulnérable face à la concurrence américaine. Selon Bob Ritchie, vice-président de CP Rail, si le projet de loi est adopté tel qu'il est proposé, nous mettrons en danger toute la base de notre transport—non seulement à destination des États-Unis, mais également à destination du Canada.

Au début de l'année 1986, le CN a annoncé son plan quinquennal comportant une réduction de sa main-d'oeuvre de

[Text]

in order for them to prepare for deregulation. Moncton has already been affected, as well as other locations in Atlantic Canada. Example, the shops closure, CN intermodal changes, re-industrialization, and the list goes on and on.

• 1600

There was another area of concern the Labour Council wishes to address, and that is the issue of safety on our highways. With the continuous changing trend of moving goods and materials from rail to rubber, more and more tractor-trailer units are using our highways. We do not have to be reminded, Mr. Chairman and members of the committee, as to who pays for their upkeep. Accidents and fatalities on our highways, with trucks involved, are increasing at an alarming rate.

The New Brunswick government figures have not yet been compiled for 1986, nor this part of 1987, but in 1985 the number of fatalities on New Brunswick highways was almost triple the amount for 1980; 1985, 178 fatalities, 51 involving trucks; in 1980, 171, 18 involving trucks.

Although your government is planning to introduce a new National Safety Code, which they claim will ensure that the highways will be safer than ever, the Labour Council cannot accept that knowing full well that transportation safety depends on a healthy and therefore a regulated industry.

With deregulation in full force, cost-threatened competition will mean more unsafe gypsies on the road spending less on maintenance and new equipment, therefore placing more pressure on drivers to work longer hours. Regardless of how strong safety regulations are on paper, without the financial help to ensure safe equipment and conditions, the regulations will not be worth the paper they are printed on.

As Canadians, we all help build this country, but let us not now help it fall apart just to accommodate a few.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Murphy for your brief. Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être venus nous présenter leur point de vue.

You mentioned the loss of jobs that deregulation has brought on in the States, and you are quite concerned with what is happening here in Moncton, and rightfully so. Is there any way we could introduce in this bill any provision that would protect jobs, other than just rejecting the bill altogether?

Mr. Murray: Mr. Chairman, the question that Mr. Robichaud has raised is of concern not only to the Labour Council,

[Translation]

quelque 15,000 travailleurs dans le but de se préparer à la déréglementation. La ville de Moncton a déjà été touchée, ainsi que d'autres endroits de la région Atlantique; citons par exemple la fermeture des ateliers, les changements dans le transport intermodal du CN, la réindustrialisation, et la liste s'allonge.

Le Conseil du travail aimerait aborder un autre domaine de préoccupation, à savoir la question de la sécurité sur nos routes. Étant donné que le transport des marchandises et des matériaux s'effectue de plus en plus par camion et non par rail, nos routes sont fréquentées par un nombre croissant de semi-remorques. Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, il est inutile de vous rappeler qui paye pour leur entretien. Les accidents et les décès impliquant des camions sur nos routes augmentent à un rythme alarmant.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'a pas encore compilé les chiffres pour 1986 ou pour le début de 1987, mais les accidents mortels ont presque triplé en 1985 sur les routes du Nouveau-Brunswick par rapport à 1980: 171 accidents mortels dont 18 impliquant des camions en 1980 et 178 accidents mortels dont 51 impliquant des camions en 1985.

Même si votre gouvernement envisage de présenter un nouveau code national de sécurité, qui devrait rendre les routes plus sécuritaires que jamais, le Conseil du travail ne peut accepter cette initiative en sachant pertinemment bien que la sécurité des transports dépend d'une industrie saine et donc réglementée.

Lorsque la déréglementation sera pleinement en vigueur, la forte concurrence au niveau des coûts entraînera la présence sur les routes d'un plus grand nombre de transporteurs artisans peu scrupuleux qui consacreront moins d'argent à l'entretien du matériel et à l'achat de camions neufs, ce qui imposera une pression accrue sur les conducteurs qui devront travailler plus longtemps. Quelle que soit la sévérité des règlements en matière de sécurité sur le papier, ils ne vaudront pas un sou sans une aide financière destinée à garantir la sécurité du matériel et des conditions de travail.

Tous les Canadiens ont participé à la construction du Canada, mais tâchons maintenant de ne pas contribuer à sa perte pour le bénéfice d'une minorité.

Le vice-président: Merci beaucoup pour votre mémoire, monsieur Murphy. Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: Thank you Mr. Chairman. I thank the witnesses for coming and presenting their views.

Vous avez parlé de la perte d'emplois provoquée par la déréglementation aux États-Unis et vous êtes très préoccupés par ce qui se passe ici à Moncton, et à juste titre. Par quel moyen pourrions-nous introduire dans ce projet de loi une disposition quelconque qui protégerait les emplois, sans rejeter intégralement le projet de loi?

M. Murray: Monsieur le président, la question que vient de soulever M. Robichaud préoccupe non seulement le Conseil du travail, mais je suis persuadé qu'elle préoccupe tous les groupes

[Texte]

but I am sure it is of concern to all the groups that have appeared before you today, and that is with regard to the jobs.

Without getting into any particular section of the brief or any particular section of the legislation as proclaimed, Mr. Robichaud, yes, I believe there can be a number of safeguards that can be met to protect jobs.

I believe one of the areas that we have to pay particular attention to, and the reason why the Labour Council has raised it in their submission, is our present regulatory system. Our regulatory system as it exists today is not going to have the support or the weight or the concentration to it if the new legislation is enacted.

Yes, it is a major concern, based on the American experience, and if that in turn falls over into Canada, which we hope it does not, there are certainly thousands of jobs in this country that are going to be affected.

Mr. Robichaud: Would you be willing to submit some provisions or amendments that could be made so we can have some measure of protection, whereby we can at least make sure that jobs are just not lost senselessly, not that just everything goes ahead and we do not give a darn what happens to the workers?

• 1605

Mr. Murray: I am sure the Labour Council would be prepared to submit to all members of this committee our concerns, our ideas as to how we believe jobs can be protected. But again, I think it has to go back to the sole source; and that is that our regulatory body at the present time protects those companies that are presently operating, be they within the trucking industry, within the aviation industry, within the rail industry. If we open that marketplace to allow new entrants in, we know then that the price wars and price-gouging, etc. . . which is going to mean a loss of jobs. It has to.

Mr. Benjamin: I like the evidence of the witnesses, and particularly of the last one, because he has the same kind of hair-do as I have.

Mr. Robichaud: He is on your side.

The Vice-Chairman: And much better-looking.

Mr. Benjamin: Is not the question that the trade union movement, the labour councils, the CLC, etc., have been painted as a bunch of selfish union bosses, only interested in their own jobs, and to hell with anybody else. Is the problem not essentially that when there is technological change and a change in market conditions and world markets and so forth, when industry, the economy, have to be modernized and rationalized, it is done in a laissez-faire manner? If we could do as they do in some other countries, where the workers and the employers and the government sit down and they work out a system, a plan—call it a “planned economy”, which is anathema to some, but other countries do it; private-enterprise countries in particular . . . is that not really what the problem is? If there were some kind of a rational, human system

[Traduction]

qui ont comparu devant vous aujourd'hui, à propos des emplois.

Sans aborder en détail une section du mémoire ou un article particulier de la loi proposée, oui, monsieur Robichaud, je pense que l'on peut fixer certaines garanties pour protéger les emplois.

L'un des domaines auxquels nous devons porter tout particulièrement attention touche notre système de réglementation actuel, et c'est la raison pour laquelle le Conseil du travail a soulevé la question dans son mémoire. Tel qu'il existe aujourd'hui, notre système de réglementation ne bénéficiera pas de l'appui ou du poids ou de l'attention nécessaire si la nouvelle loi est adoptée.

Oui, c'est un important sujet de préoccupation d'après l'expérience américaine et, si cela devait arriver au Canada, ce que nous n'espérons pas, des milliers d'emplois seront certainement en danger au Canada.

M. Robichaud: Seriez-vous disposés à présenter des dispositions ou des modifications qui pourraient garantir une certaine protection, permettant pour le moins de s'assurer que des emplois ne seront pas perdus stupidement, que le processus ne suivra tout simplement pas son cours sans que nous nous préoccupions de ce qui arrive aux travailleurs?

M. Murray: Je suis certain que le Conseil du travail serait disposé à présenter à tous les membres du Comité nos préoccupations, nos idées sur la façon de protéger les emplois. Mais je pense qu'il faut revenir à la source unique. Notre organe de réglementation protège actuellement les sociétés qui sont en exploitation, qu'elles soient dans l'industrie du camionnage, du transport aérien ou du transport ferroviaire. Si nous ouvrons les portes du marché pour permettre l'arrivée de nouveaux venus, nous savons qu'il y aura une guerre des prix et des prix exorbitants, etc., ce qui provoquera la perte d'emplois. C'est inévitable.

M. Benjamin: J'aime les témoignages des témoins, et en particulier du dernier, parce qu'il a la même coiffure que moi.

M. Robichaud: Il est de votre côté.

Le vice-président: Et bien plus beau.

M. Benjamin: Toute la question n'est-elle pas là: le mouvement syndicaliste, les conseils du travail, le CTC, etc., n'ont-ils pas été décrits comme un tas de chefs syndicaux égoïstes, uniquement intéressés par leurs propres emplois, et au diable les autres? Le problème n'est-il pas essentiellement le suivant: lorsqu'il y a des changements technologiques et une évolution des conditions du marché et des débouchés mondiaux, etc., lorsque l'industrie, l'économie, doivent être modernisées et rationalisées, le tout ne se déroule-t-il pas dans une atmosphère de laissez-faire? Si nous pouvions agir comme dans d'autres pays, dans lesquels les travailleurs, les employeurs et le gouvernement se réunissent et échafaudent un système, un plan—appelez cela «une économie planifiée», qui est un anathème pour certains, mais d'autres pays le font bien; des

[Text]

whereby changes could occur without people being hurt . . . and that is really what you are asking for; because it is not just workers in the transportation industry, it is all other industries as well. Is that now really what is behind what you are asking for?

Mr. Murray: There is no question about that, that organized labour, or labour representing the organized, speaking on behalf of the unorganized, the underprivileged, the seniors, and so on and so forth, certainly wants to be part of the decision-making process of our country. We helped build this country, and as the speaker indicated in reading the brief, we are not now going to see this country fall apart. Because something may have generated jobs in the United States, it may not necessarily work for Canada. And we are sure it is not going to work for Canada. I think the American experience has taught us something. So let us not get involved in that. No question about it, Mr. Benjamin.

Mr. Reid: I recognize, Mr. Chairman, the time is short. But since we have had that intervention on the other side, I would make this general comment.

At the opening of the presentation there was a reference to the callous disregard for jobs; disregard for people by the closure of a Crown corporation operating in a regulated society as we know it today. Then on page 2 of the brief, after talking about what happened in Moncton—and we all deplore that situation; we are going to have to see what we can do about it—there is the complete objection, as it were—opposition, it says—to Bills C-18 and C-19.

I ask the witnesses who have come before us with that complete rejection of those bills, designed to provide jobs for Canadians . . . and we have had a number of submissions; submissions as to how the railways can get some of the work and freight back that have been lost to trucks. We have had submissions by the chemical industry that if we do not compete with railways on the other side, they are going to lose jobs. We have had submissions by the pulp and paper industry that by the passage of this bill they will increase their employment by some 25%. And I will stop there, Mr. Chairman. We have had information statistics to the effect that in both the air, the truck and, let us say, rail, jobs will increase with the passage of these two bills, C-18 and C-19.

• 1610

Why do you come before us with an absolute rejection of this legislation which is designed to help you to provide more jobs for Canadians and put Canadians to work?

[Translation]

pays à entreprises privées en particulier . . . N'est-ce pas là que se situe réellement le problème? S'il y avait une sorte de système rationnel, humain, permettant les changements sans toucher les gens . . . Et c'est en réalité ce que vous demandez; parce qu'il ne s'agit pas uniquement des travailleurs de l'industrie des transports, c'est la même chose également dans toutes les autres industries. Est-ce vraiment ce qui se cache derrière vos exigences?

M. Murray: Il ne fait aucun doute à ce sujet que les travailleurs syndiqués, ou les travailleurs représentant ceux qui sont syndiqués, parlant au nom des non-syndiqués, des défavorisés, des personnes âgées, etc., veulent de toute évidence participer au processus décisionnel dans notre pays. Nous avons aidé à construire le Canada et, comme l'a mentionné la personne qui a lu le mémoire, nous n'avons pas l'intention de laisser notre pays se désagréger. Ce n'est pas parce que quelque chose a peut-être créé des emplois aux États-Unis que cela marchera forcément au Canada. Et nous sommes persuadés que cela ne fonctionnera pas au Canada. Je crois que l'expérience américaine nous a enseigné quelque chose, alors ne nous laissons pas prendre à cela. Cela ne fait aucun doute, monsieur Benjamin.

M. Reid: Je reconnais, monsieur le président, que le temps passe. Mais puisque l'autre parti a fait cette intervention, j'aimerais faire le commentaire général suivant.

Au début de l'exposé, il a été fait mention de la sensibilité méprisante à l'égard des emplois, du mépris à l'égard des gens en raison de la fermeture d'une société de la Couronne qui fonctionne dans une société réglementée telle que nous le connaissons aujourd'hui. Puis, à la page 2 du mémoire, après avoir parlé de ce qui s'était passé à Moncton—et nous déplorons tous cette situation; nous devons voir ce que nous pouvons faire à ce sujet—on en arrive à une objection complète—une opposition dit-on—aux projets de loi C-18 et C-19.

Je demanderai aux témoins qui ont comparu devant nous et rejettent complètement ces projets de loi, conçus pour offrir des emplois aux Canadiens . . . Et nous avons eu un certain nombre de mémoires, démontrant comment les sociétés ferroviaires peuvent récupérer une partie du travail et du transport qui avaient été perdus au profit des camions. L'industrie des produits chimiques nous a présenté des mémoires disant que si nous ne concurrençons pas le transport des sociétés ferroviaires, elle va perdre des emplois. L'industrie des pâtes et papiers nous a présenté des mémoires indiquant que l'adoption de ce projet de loi ferait augmenter leurs emplois d'environ 25 p. 100. Et je m'arrêterai là, monsieur le président. Nous avons obtenu des statistiques prouvant que dans l'industrie du transport aérien, du camionnage, et disons du transport ferroviaire, les emplois augmenteront suite à l'adoption des deux projets de loi C-18 et C-19.

Pourquoi venez-vous comparaître devant nous en vous opposant formellement à ces projets de loi qui sont destinés à vous permettre de créer davantage d'emplois pour les Canadiens et de leur offrir du travail?

[Texte]

Mr. Murray: Sir, I will attempt to answer that. I have not as yet read, or I have not as yet met anyone that has been able to explain to me as an individual or representing an organization, where there is going to be these thousands and thousands of jobs that are going to be created in Canada for Canadians because this government is going to deregulate the transport industry, be it on the trucking side or be it on the rail side.

In regard to your concern as to thousands of jobs in the rail industry being created, God only knows where those are going to be, because I am sure they are not going to be in Atlantic Canada.

But just allow me to go one step farther. I think the railways are behind the eight ball in regard to where the trucking industry stands. The railway system in our country, if you look at its infrastructure, based on the airline industry and based on the trucking industry—it costs Canadian National and Canadian Pacific millions of dollars a year to upkeep their rails, to upkeep their equipment, and so on and so forth. So if the government—if I could make a suggestion—wants to establish a new body that is going to be responsible for the infrastructure, to take that away from Canadian National and Canadian Pacific, then maybe the railways in this country would be in a competing mode. Until that time, you are behind the eight ball.

Mr. Reid: The witness is absolutely correct, Mr. Chairman, with respect to rail. I got carried away with the rhetoric, which has sort of set the style and the mood. But with respect to air and trucking industry, following the Staggers Act both have increased employment, and it is anticipated that this same increase will happen in the Canadian deregulation society.

The Vice-Chairman: Thank you very much. And thank you very much, Mr. Murphy and colleagues, for having appeared before the committee. You are part of the official testimony.

The Chair will now call the Brotherhood of Railway and Airline Clerks.

Mr. Jack Boyce (General Chairman, Brotherhood of Railway & Airline Clerks): Mr. Chairman, with me is Mr. John Marr, a special representative of BRAC in eastern Canada.

Mr. Chairman, I am here today representing about 5,000 members of the Brotherhood of Railway & Airline Clerks, who are employed by CP Trucks across Canada. CP Trucks is Canada's largest trucking company, with terminals across the country. My division of BRAC is known as System Board 517, and I am the elected General Chairman of that system board. I have some serious concerns about deregulation of the trucking industry. We believe if the proposed Motor Vehicle Transport Act is passed in its present form, it will cause a great number of problems that will eventually end in less safety, higher cost, and fewer jobs in our industry.

[Traduction]

M. Murray: Je vais essayer de répondre à votre question. Je n'ai encore lu aucun document et je n'ai pas non plus rencontré une seule personne qui a été capable de m'expliquer à titre individuel ou en tant que représentant d'un organisme, où seront créés ces dizaines de milliers d'emplois au Canada pour les travailleurs canadiens parce que le gouvernement va déréglementer l'industrie des transports, que ce soit le secteur du camionnage ou celui du transport ferroviaire.

Quant à votre préoccupation concernant les milliers d'emplois qui seront créés dans l'industrie du transport ferroviaire, Dieu seul sait d'où ils sortiront car je suis certain que ce ne sera pas dans la région Atlantique.

Mais permettez-moi d'aller un peu plus loin. Par rapport à la situation dans laquelle se trouve l'industrie du camionnage, je crois que le transport ferroviaire est dans une situation délicate. Si vous examinez l'infrastructure du système ferroviaire, en vous basant sur le transport aérien et le camionnage, vous constaterez qu'il en coûte chaque année des millions de dollars au Canadien National et au Canadien Pacifique pour entretenir leurs voies, leur matériel, etc. Par conséquent, si le gouvernement—si je puis me permettre de faire une suggestion—souhaite établir un nouvel organisme chargé de l'infrastructure, pour en décharger le Canadien National et le Canadien Pacifique, les sociétés ferroviaires seront peut-être alors un moyen de transport concurrentiel au Canada. Jusque là, vous vous trouvez dans une situation délicate.

M. Reid: Monsieur le président, le témoin a absolument raison pour ce qui est du transport ferroviaire. Je me suis laissé emporter par mon enthousiasme, ce qui a en quelque sorte donné le style et le ton. Mais en ce qui concerne le transport aérien et le camionnage, des emplois ont été créés dans ces deux secteurs après l'adoption de la Staggers Act et on prévoit qu'il en sera de même au Canada après la déréglementation.

Le vice-président: Merci beaucoup. Et merci également à M. Murphy et à ses collègues qui ont comparu devant notre Comité. Vous faites maintenant partie des témoignages officiels.

Le président appelle maintenant la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes.

M. Jack Boyce (directeur général, président général, Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes): Monsieur le président, j'ai avec moi M. John Marr, représentant de la Fraternité dans l'est du Canada.

Monsieur le président, je représente ici aujourd'hui quelque 5,000 membres de la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes qui sont employés par la compagnie *CP Trucks* dans tout le Canada. C'est la plus grosse compagnie de camionnage au Canada et elle a des terminus à travers le pays. Ma division de la Fraternité est connue sous le nom de System Board 517 dont je suis le président général élu. J'ai de graves préoccupations à émettre à propos de la déréglementation de l'industrie du camionnage. Si la Loi sur le transport routier est adoptée sous sa forme actuelle, nous sommes d'avis qu'elle causera de nombreux problèmes qui pourraient aboutir à une

[Text]

Our primary concern is with safety. I am concerned both with the safety of the public and with the safety of our members. We do not want our members driving longer hours or handling materials that are not safe to transport. These two concerns would be greatly magnified under deregulation.

• 1615

It is my understanding that although the trucking industry is to be deregulated on January 1, 1988, a draft safety code will not be ready until the end of 1989. This situation exists at the same time as we are moving from a system in which a licence to operate a trucking company was difficult to get, and a company that got one had responsibilities in regard to both safety and service. We are moving to a system that is wide open, where just about anyone with a little capital and a valid driver's licence can get a licence.

The new system of licensing will mean a licence will be issued unless there is a valid reason not to do so. The criteria for getting a licence will no longer be public convenience and necessity, as it has been in the past. Now, any company will be able to get a licence if they can prove they are fit, willing and able.

The trucking industry is fairly capital intensive. A transport truck can cost up to \$150,000 or more, and in order to finance that amount of capital, an independent operator will have to keep the truck on the road as much as possible. This could lead to problems with highway safety caused by drivers who drive with too little sleep. The United States has already experienced a number of safety problems as a result of deregulation in the trucking industry.

We say we should not prejudice public safety. If there is any doubt at all about the effects of safety on trucking deregulation, we say we should wait until safety mechanisms are put in place that will ensure the safety of our members and the public. Why take a chance?

The open licensing procedures also beg the question about whether it would be possible for the small operator to make a living in the newly deregulated environment.

Our second major concern about deregulation of the trucking industry is the opening of our borders to giant American trucking companies. Although CP Trucks is the biggest trucking company in Canada, it is a small, regional player in the North American market as a whole. We fear we would be swamped once the American companies are allowed to walk in.

A case in point is the takeover by Yellow Freight of ICL, a Canadian trucking company. ICL had Canadian drivers and Canadian terminals, but Yellow Freight did not need them. It established a Canadian division run out of Detroit to serve the Canadian market. It laid off its Canadian drivers and closed it

[Translation]

diminution de la sécurité, à une augmentation des coûts et à une perte d'emplois dans notre industrie.

Notre principale préoccupation concerne la sécurité. Je suis préoccupé à la fois par la sécurité du public et par la sécurité de nos membres. Nous ne voulons pas que nos membres conduisent pendant des heures et des heures où l'on prend en charge des produits dont le transport est dangereux. Ces deux risques seront encore plus grands avec la déréglementation.

J'ai l'impression que même si l'industrie des transports va être déréglementée à compter du 1^{er} janvier 1988, le projet de code de sécurité ne sera pas prêt avant la fin de 1989. Cette situation se présente au moment même où l'on quitte un système dans lequel il était difficile d'obtenir un permis d'exploitation de société de camionnage et que la société qui en possédait un devait prendre ses responsabilités sur le plan de la sécurité et du service fourni. Nous nous engageons dans un système où tout est possible, où quiconque ayant quelques capitaux et un permis de conduire valide peut obtenir un permis d'exploitation.

En vertu du nouveau système, les permis seront accordés à moins qu'il y ait une raison valide de ne pas le faire. Le critère d'octroi du permis ne sera plus comme avant celui de la nécessité et de l'intérêt public. Désormais, n'importe quelle entreprise obtiendra un permis si elle démontre qu'elle est prête, apte et disposée à se lancer dans cette exploitation.

L'industrie du camionnage fait largement appel aux capitaux. Un camion de transport peut coûter 150,000\$ et davantage et, pour rembourser les prêts sur le capital investi, l'exploitant indépendant devra faire rouler son camion au maximum; d'où des problèmes de sécurité avec les camionneurs qui s'endorment en conduisant. Les États-Unis ont d'ores et déjà éprouvé des problèmes de sécurité en raison de la déréglementation du secteur du camionnage.

Nous affirmons que l'on ne peut pas remettre en cause la sécurité du public. Si la déréglementation du camionnage présente le moindre risque pour la sécurité, nous sommes d'avis qu'il faut y surseoir en attendant que des mécanismes de sécurité soient mis en place pour protéger nos membres et le public en général. Pourquoi prendre des risques?

Le libre octroi des permis nous amène aussi à nous demander si les petits exploitants parviendront à gagner leur vie dans le nouveau système déréglementé.

La déréglementation de l'industrie du camionnage nous inquiète aussi sur un second point: celui de l'ouverture de nos frontières aux sociétés de camionnage géantes des États-Unis. CP Trucks est la plus grosse société de camionnage du Canada, mais ce n'est qu'une petite entreprise régionale à l'échelle du marché nord-américain. Nous avons peur d'être engloutis avec l'arrivée des sociétés américaines.

On pourrait citer à cet égard la prise de contrôle d'ICL, une société de camionnage canadienne, par Yellow Freight. ICL avait des conducteurs canadiens et des têtes de lignes canadiennes, mais Yellow Freight n'en avait pas besoin. Elle s'est dotée d'une division canadienne administrée à partir de Détroit

[Texte]

Canadian terminals. Now Yellow Freight serves Canada from U.S. border points.

We are worried American trucking companies will decide to move in on the Canadian market. Some 60% of trucking in southern Ontario, for example, would be at risk to American companies. That puts 60,000 Canadian jobs at risk in southern Ontario alone. About 100,000 people in Ontario make their living in the trucking industry.

American trucking companies already enjoy a significant cost advantage over Canadian companies. Diesel fuel is 40% to 70% more expensive than in the United States. The tax rate is 32% in the U.S., versus 48% in Canada. American companies have a 10% to 20% overall cost advantage.

There are others in our union who are also concerned by trucking deregulation. For example, I have heard of plans by truckers to pick up grain at small community elevators, truck it south to a port on the Mississippi, ship it by barge to New Orleans and process it there for export. This affects BRAC members who work on the railways and in the grain-handling industry in Thunder Bay. It also affects every Canadian who lives in a small prairie community that would lose its branch line.

Although many arguments could be made against the deregulation of the trucking industry, I have emphasized the two of major concern to us, the safety of the public and our jobs.

The Acting Chairman (Mr. Taylor): Thank you very much. Now we will go to questioning. Mr. Robichaud.

• 1620

Mr. Robichaud: Thank you, Mr. Chairman.

You say the deregulation in the trucking industry will cause small operators to come into being and to operate outside the code, and that the drivers will be asked to drive long hours without sleep. But do you feel this will also happen with your members where excessive pressure will be put on them to drive longer hours, to take less care—I should not say that, less care—but to be in a situation where their senses would be diminished because of longer hours?

Mr. Boyce: I believe you are right. I think it will happen, yes, sir. To be competitive they would have to do that, yes.

Mr. Robichaud: Is there not any protection for your members against such practices by the employers?

[Traduction]

pour desservir le marché canadien. Elle a mis à pied ses conducteurs canadiens et a fermé ses têtes de lignes canadiennes. Aujourd'hui, *Yellow Freight* dessert le Canada à partir de têtes de pont situées à la frontière des États-Unis.

Une autre crainte, c'est que les sociétés de camionnage des États-Unis décident d'envahir le marché canadien. Ainsi, quelque 60 p. 100 du marché du camionnage dans le sud de l'Ontario risqueraient d'être pris par les sociétés des États-Unis. En conséquence, 60,000 emplois canadiens seraient en danger dans la seule région du sud de l'Ontario. L'industrie du camionnage fait vivre en Ontario environ 100,000 personnes.

Les sociétés de camionnage des États-Unis bénéficient déjà d'un avantage comparatif au niveau des coûts par rapport aux sociétés canadiennes. Le coût du combustible diésel est supérieur de 40 p. 100 à 70 p. 100 à celui des États-Unis. Le taux d'imposition est de 32 p. 100 aux États-Unis, contre 48 p. 100 au Canada. Les sociétés des États-Unis bénéficient globalement d'un avantage de coût de 10 à 20 p. 100.

D'autres membres de notre syndicat s'inquiètent eux aussi de la déréglementation du camionnage. Ainsi, par exemple, j'ai appris que certains camionneurs envisageaient de charger des céréales dans les élévateurs des petites localités, de les acheminer vers le sud jusqu'à un port situé sur le Mississippi et de les expédier par péniche à la Nouvelle-Orléans, d'où elles seront dirigées sur les marchés d'exportation. Cette situation porte préjudice aux membres de la FCCF, qui travaillent dans les chemins de fer et dans le secteur de la manutention des céréales à Thunder Bay. Elle porte préjudice à tous les Canadiens qui habitent dans les petites localités des Prairies, qui perdront leur embranchement de chemin de fer.

On peut opposer de nombreux arguments à la déréglementation de l'industrie du camionnage, mais je m'en suis tenu aux deux principaux: celui de la sécurité du public et celui du maintien de nos emplois.

Le président suppléant (M. Taylor): Merci beaucoup. Nous allons maintenant passer aux questions. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Merci, monsieur le président.

Vous nous dites que la déréglementation de l'industrie du camionnage amènera sur le marché des petits exploitants qui ne respecteront pas le code et qui demanderont à leurs conducteurs de conduire pendant des heures et des heures au détriment de leur sommeil. Mais ne pensez-vous pas qu'il en sera de même avec vos membres à qui l'on demandera, en exerçant des pressions, de conduire davantage, de prendre moins de précautions; je ne devrais pas dire moins de précautions, mais parler d'une situation dans laquelle leur capacité de réaction serait émoussée du fait des nombreuses heures passées sur la route?

M. Boyce: Je pense que vous avez raison. C'est ce qui va se passer, pour rester concurrentiel, il faudra en arriver là.

M. Robichaud: Vos membres ne sont-ils pas protégés contre de telles pratiques de la part des employeurs?

[Text]

Mr. Boyce: The protection we have at the moment is the Canada Labour Code. That is what it is at.

Mr. Robichaud: And it is not sufficient to protect them?

Mr. Boyce: It is at this time, but you know yourself what would happen. Are you talking about owner-operators now?

Mr. Robichaud: Yes, owner-operators and your members.

Mr. Boyce: We would regulate our members to a point, but the minute we do not become competitive we have a problem on our hands. We lose the jobs. How are you going to regulate the others? How do you regulate the owner-operators? I do not know if you watched *60 Minutes* about two or three weeks ago—what happened in the United States. And that was scary. I do not know if you did. Did you, Mr. Robichaud?

Mr. Robichaud: No, I did not.

Mr. Boyce: That was really scary. Everybody should have a chance to look at that. It is something that should not happen in Canada, and I am not sure if it is not happening, but I am saying that as far as I am concerned, it is not yet.

Mr. Robichaud: But it will be happening?

Mr. Boyce: I have to think it will be. I think you were there—I sat in on a meeting with Mr. Mazankowski about a year and a half ago. At that time you were talking about deregulation in the trucking industry. The question I was asking him at that time was whether he had any plans or had any regulations in effect that would control the truckers. And he said he did not, but that he was hoping he would meet with the provincial governments at that time. To this day they have not yet, that I know of anyway, come up with any solution about how to control that, how to police it. There is a jurisdiction problem with the provincial and federal governments.

Mr. Robichaud: You would like to see this bill held until the National Safety Code—

Mr. Boyce: At least.

Mr. Robichaud: —is proclaimed and we have the proper mechanism to police it all.

Mr. Boyce: That is right.

Mr. Robichaud: Are you being consulted for this National Safety Code?

Mr. Boyce: Yes, we are.

Mr. Angus: Mr. Boyce, Mr. Marr, I want to thank you for appearing before us today. A couple of questions. The first one follows along Mr. Robichaud's. Under the Canada Labour Code, am I correct in assuming that your members, i.e. those who drive, have the right under law to refuse to take a tractor out if they believe it is unsafe?

Mr. Boyce: That is correct.

[Translation]

M. Boyce: La protection que nous avons à l'heure actuelle, c'est celle du Code canadien du travail. C'est la seule.

M. Robichaud: Et elle ne suffit pas à protéger vos membres?

M. Boyce: Pour l'instant, oui, mais vous savez ce qui va se passer. Est-ce que vous parlez maintenant des propriétaires-exploitants?

M. Robichaud: Oui, des propriétaires-exploitants et de vos membres.

M. Boyce: Nous pouvons réglementer les activités de nos membres jusqu'à un certain point, mais, à partir du moment où nous ne sommes plus concurrentiels, le problème se pose. Nous perdons des emplois. Comment va-t-on réglementer les activités des autres? Comment réglementer les propriétaires-exploitants? Je ne sais pas si vous avez regardé *60 Minutes*, il y a deux ou trois semaines, au sujet de ce qui s'est passé aux États-Unis. C'était effrayant. Avez-vous regardé cette émission, monsieur Robichaud?

M. Robichaud: Non.

M. Boyce: C'était véritablement effrayant. Il faudrait que tout le monde voie cette émission. Il ne faut pas que cette situation se produise au Canada; à l'heure actuelle, ce n'est pas le cas; je suis sûr que ce n'est pas encore le cas.

M. Robichaud: Mais va-t-elle se produire?

M. Boyce: Il me faut répondre par l'affirmative. J'ai rencontré, il y a environ un an et demi, M. Mazankowski, au cours d'une réunion, je pense que vous y étiez. À l'époque, vous parliez de déréglementation de l'industrie du camionnage. Je lui ai demandé, à l'époque, s'il avait dans ses cartons ou s'il avait déjà mis en application des règlements visant à contrôler les activités des camionneurs. Il m'a répondu par la négative en me précisant toutefois qu'il espérait pouvoir rencontrer les gouvernements provinciaux à ce sujet. Pour l'instant, ils n'ont pas encore, du moins à ma connaissance, trouvé le moyen d'assurer ce contrôle, de faire la police. Il y a un problème de compétence entre les provinces et le gouvernement fédéral.

M. Robichaud: Souhaiteriez-vous que ce projet de loi soit bloqué en attendant que le Code national sur la sécurité...

M. Boyce: Au moins.

M. Robichaud: ... soit proclamé et que nous disposions d'un mécanisme adéquat pour faire la police?

M. Boyce: C'est cela.

M. Robichaud: Êtes-vous consultés au sujet de l'élaboration de ce Code national de sécurité?

M. Boyce: Oui.

M. Angus: Monsieur Boyce, monsieur Marr, je vous remercie de comparaître aujourd'hui devant nous. J'ai deux questions à vous poser. La première fait suite à l'argumentation de M. Robichaud. Si mon interprétation est bonne, le Code canadien du travail autorise vos membres, c'est-à-dire ceux qui conduisent, à refuser en toute légalité de conduire un tracteur de semi-remorque s'ils considèrent qu'il ne répond pas aux règles de sécurité.

M. Boyce: C'est exact.

[Texte]

Mr. Angus: How do they know it is unsafe?

Mr. Boyce: They check it themselves. Most of those guys are professionals, as you know, and they give what we call a mandatory check before they leave, and if there is anything wrong, even a brake light or something like that, they just fix it. They do not move without fixing it.

Mr. Angus: But that would be an external check? They would not pull the wheels to check the brakes?

Mr. Boyce: No, they would not.

Mr. Angus: They would not check the lines and things like that?

Mr. Boyce: No, that is correct.

Mr. Angus: They have to rely on the mechanic. Are mechanics your members or another—

Mr. Boyce: They are our members, yes.

Mr. Angus: They are your members. So within your own internal things, you should—

Mr. Boyce: We should be able to control it, yes.

Mr. Angus: In the owner-operator field and even the smaller companies—we have said from time to time in this committee that we do not expect real safety problems to occur with the major fleets.

Mr. Boyce: That is correct.

Mr. Angus: They have too much invested in the equipment and their staff, let alone their public image, to do something foolish. But the smaller ones who are pushed to the limit—cut-throat competition, living from load to load—there is a real concern about the kind of management stress placed on both the mechanic and the driver. I would assume that the mechanics these days do not have the right under law in the same way that the driver does because they themselves do not operate the tractors. The tractor is therefore not an unsafe environment for them.

In this bill should we give that right to the mechanics to ensure less likelihood of the companies getting away with pressure. A mechanic can safely refuse to allow a tractor or a trailer out and be able to be protected by law from his employer.

Mr. Boyce: If you are saying that if he bad orders a truck or something like that and says it not moving because of brakes, I would say you are right. I think it should be covered.

Mr. Angus: The test that will be used is “fit, willing and able”. “Fit” is not really defined. Should one of the definitions of fitness include financial stability, both at the entry level and on an ongoing basis? Are you like one of the witnesses this

[Traduction]

M. Angus: Comment savent-ils qu'il ne répond pas aux règles de sécurité?

M. Boyce: Ils se chargent eux-mêmes de le vérifier. Comme vous le savez, la plupart de ces conducteurs sont des spécialistes et procèdent à une vérification obligatoire avant de partir et s'ils découvrent un défaut quelconque, un simple voyant de frein qui ne s'allume pas ou quelque chose du genre, ils font tout simplement la réparation. Ils ne partent pas avant d'avoir réparé.

M. Angus: Mais ce n'est qu'une vérification de l'extérieur? Ils ne vont pas prendre le volant pour vérifier les freins?

M. Boyce: Non.

M. Angus: Ils ne vont pas vérifier le chemisage ou des choses de ce genre?

M. Boyce: Non, vous avez raison.

M. Angus: Ils doivent se fier aux mécaniciens. Les mécaniciens sont-ils vos membres ou appartiennent-ils...

M. Boyce: Ce sont nos membres, oui.

M. Angus: Ce sont vos membres. Donc, dans vos échanges internes, vous pourriez...

M. Boyce: Nous pourrions régler la situation, oui.

M. Angus: Il s'agit des propriétaires-exploitants et même des petites entreprises, car nous avons dit à plusieurs reprises devant ce Comité que nous ne nous attendions pas à avoir de véritables problèmes de sécurité avec les gros parcs.

M. Boyce: C'est exact.

M. Angus: Ils ont trop d'investissement en équipement et en personnel, sans parler de leur image publique, pour faire des folies. Mais les entreprises plus petites sont poussées à bout, la concurrence est acharnée, l'avenir n'est assuré que d'un chargement à l'autre, et ces différentes contraintes placées en matière de gestion sur les mécaniciens et sur les conducteurs sont véritablement préoccupantes. Je suppose que les mécaniciens n'ont pas aujourd'hui les mêmes droits de refus que les conducteurs parce qu'ils ne sont pas eux-mêmes appelés à faire fonctionner les tracteurs. Le tracteur de semi-remorque ne présente donc pas de risques pour leur sécurité.

Devrions-nous dans ce projet de loi donner aux mécaniciens le droit de s'assurer que les entreprises ne puissent exercer aussi facilement ce genre de pressions? Il faut que le mécanicien puisse refuser sans risques d'autoriser qu'un tracteur ou qu'une semi-remorque puisse rouler tout en étant protégé en droit vis-à-vis de son employeur.

M. Boyce: Si vous voulez dire par là qu'il puisse déclarer qu'un camion, par exemple, est en mauvais état et refuser de le laisser rouler, je suis d'accord avec vous. Je pense qu'il faut prévoir le cas.

M. Angus: Selon le critère utilisé, l'entreprise devra être «prête, apte et disposée». Le terme «prête» n'est pas véritablement défini. Pour être prête faudra-t-il, selon l'une des définitions utilisées, que l'entreprise soit financièrement stable,

[Text]

morning who felt that the bankers are the best ones to determine whether a trucking operator is fit to remain on the road?

Mr. Boyce: No, I do not believe that. I do not believe bankers should be the criteria.

Mr. Angus: Should it be put in the bill?

Mr. Boyce: I think there should be a bill which protects people, definitely.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Boyce and Mr. Marr. We thank you for having appeared before the committee.

The Chair now calls the next witness, the International Association of Machinist and Aerospace Workers, Local 594.

Mr. Royce Girvan (International Association of Machinists and Aerospace Workers): Thank you, Mr. Chairman. With me are Bob Leblanc, our President; Bernard Beukeveld, Vice-President; Jim Beliveau, Vice-President, and Gordy Callendar, Regional General Chairman.

Welcome to Moncton, the hub of the Maritimes. We are here to make a presentation on behalf of Local 594, International Association of Machinists and Aerospace Workers.

The effects of deregulation are already being felt by maritimers. Because of an internal secret study by CN Rail on the effects of Bill C-18 within the industry, CN says it has an over capacity of maintenance facilities on a national level. We simply do not know if it is true because the company and government have steadfastly refused to release the assessment report upon which their judgment was made.

Historically, the most important tool binding this nation together is the railroad. Indeed, it gives meaning to our motto "from sea to sea". It is not in the public interest for CN and government MPs to deliberately misrepresent the impact of the CN main shops closing. Since late June 1986, they seem to have been operating on the principle of "what they do not know will not hurt us" by throwing out various numbers of job losses, etc.

In fact, in 1985 there were 1,206 jobs at the main shops. If CN is allowed to close those shops, we would be lucky to be left with 367 CN jobs. The result of this move at Moncton, New Brunswick, will leave the area with hundreds of skilled trades people unable to find employment in the area.

Meanwhile, Hawker Siddeley is moving out and selling its plant in Trenton, Nova Scotia, because of a lack of orders from railroads. We feel this is because American railroad cars are now being used by our railways and full American trains will probably appear after the passage of Bill C-18, therefore creating less of a demand for Canadian-owned railroad cars,

[Translation]

au moment de son entrée sur le marché et régulièrement par la suite? Êtes-vous d'accord avec l'un des témoins de ce matin qui nous a dit que les banquiers étaient les mieux à même de déterminer dans quelle mesure un exploitant de camions était prêt à continuer à les faire rouler?

M. Boyce: Non, je ne suis pas d'accord. Je ne considère pas que l'opinion des banquiers puisse être déterminante.

M. Angus: Est-ce qu'il faut le mentionner dans le projet de loi?

M. Boyce: Je considère qu'il faut absolument que ce projet de loi protège les gens.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Boyce et monsieur Marr. Nous vous remercions d'avoir comparu devant ce Comité.

La présidence demande maintenant à entendre les témoins suivants, qui représentent l'*International Association of Machinists and Aerospace Workers*, local 594.

M. Royce Girvan (International Association of Machinists and Aerospace Workers): Merci, monsieur le président. J'ai avec moi Bob Leblanc, notre président; Bernard Beukeveld, vice-président; Jim Beliveau, vice-président, et Gordy Callendar, directeur général de la région.

Bienvenue à Moncton, la plaque tournante des Maritimes. Nous comparaissons au nom du local 594 de l'*International Association of Machinists and Aerospace Workers*.

Les gens des Maritimes ressentent déjà les effets de la déréglementation. En raison d'une étude interne secrète du CN concernant les répercussions du projet de loi C-18 sur l'industrie, le CN déclare aujourd'hui avoir un surplus de capacité d'entretien au niveau national. Nous ne pouvons tout simplement pas savoir si c'est vrai parce que cette société comme le gouvernement se sont résolument refusés à rendre public le rapport d'évaluation sur lequel ils se fondent pour justifier leur position.

Historiquement, le chemin de fer est le principal ciment de ce pays. C'est lui qui donne en fait tout son sens à notre devise «a mari usque ad mare». Il est contraire à l'intérêt public que les responsables du CN et du gouvernement trompent délibérément le public sur les effets de la fermeture des principaux ateliers du CN. Depuis la fin juin 1986, il semble que l'on opère selon le principe selon lequel «ce qui ne se sait pas ne peut nous faire de mal» et que l'on n'hésite pas à se débarrasser des emplois, etc.

En 1985, il y avait d'ailleurs 1,206 emplois dans les ateliers principaux. Si l'on autorise le CN à fermer ces ateliers, nous serons bien aise de conserver 367 emplois au CN. Du fait de ce déménagement à Moncton, au Nouveau-Brunswick, des centaines de spécialistes qualifiés resteront en plan dans la région, incapables de retrouver un emploi.

Pendant ce temps, Hawker Siddeley déménage et vend son usine de Trenton, Nouvelle-Écosse, parce que les sociétés de chemin de fer ne lui passent plus de commandes. Cela s'explique à notre avis par le fait que nos sociétés de transport par chemin de fer utilisent désormais des wagons des États-Unis et que l'on verra probablement apparaître après l'adop-

[Texte]

the result of which is the closure at Trenton, Nova Scotia. It will leave the Maritimes with more than 1,000 skilled tradespeople unable to find employment in our region. The effects of deregulation on these two communities will affect the lives of tens of thousands of Maritimers, not only now but for generations to come.

• 1630

Mr. L. Leblanc (President, International Machinist and Aerospace Workers, Local 594): Mr. Chairman, we believe this is only the tip of the iceberg of the problems the Atlantic provinces will encounter with the passage of Bill C-18. We can foresee the closure of TerraTransport, the complete closure of the railroad in P.E.I.; the closure of the following line points: Edmundston, Campbellton and Saint John, New Brunswick; and Halifax, Nova Scotia. On a national scope we can foresee the closure of the Point Saint-Charles shop in Montreal, the centralization of regional offices, as well as a purchasing and material department.

• 1635

Mr. Chairman and members of the committee, Maritimers do not deserve to be treated like third-class citizens. Regulations in the past have seen traffic move east and west, and with the passage of Bill C-18 we foresee mostly north-south movements. In the Maritimes this will cause even more regional economic disparities. Do we as a nation want to give access to American railroads when our railroad system has been built at great cost and hardship to the citizens of this country?

Bill C-18 would rewrite the regulatory regime for the rail sector in this country. We believe its impact would be to hasten the demise of rail transport in this country. Bill C-18 proposes to hasten the process of railway branch-line abandonment. If C-18 is enacted, CN Rail has publicly stated it plans to abandon 40% of its existing track over the next 10 years and CP has said it would cut its network by a third. This would have negative consequences. Many smaller communities in the Maritimes for which a rail link is an important incentive for industrial development will be left without service. Small business and farmers will be forced to truck their products long distances to the remaining rail lines, increasing both safety risk and repair costs on rural roads and highways. A fact of higher road and highway maintenance costs is well known by our provincial governments.

[Traduction]

tion du projet de loi C-18 des trains entièrement fabriqués aux États-Unis, d'où un nouvel affaiblissement de la demande de wagons canadiens avec des résultats tels que celui de la fermeture de l'usine de Trenton en Nouvelle-Écosse. Les Maritimes se retrouveront avec 1,000 spécialistes qualifiés incapables de retrouver un travail dans notre région. La déréglementation affectera dans ces deux localités des milliers de gens des Maritimes, non seulement pour le présent mais aussi pour des générations à venir.

M. L. Leblanc (président, *International Machinists and Aerospace Workers*, local 594): Monsieur le président, il ne s'agit là à notre avis que de la pointe de l'iceberg quand on pense à tous les problèmes que les provinces Maritimes vont rencontrer avec l'adoption du projet de loi C-18. Nous pouvons prévoir la fermeture de TerraTransport, la suppression totale des lignes de chemin de fer dans l'Île-du-Prince-Édouard et la fermeture des têtes de lignes suivantes: Edmundston, Campbellton et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, et Halifax, en Nouvelle-Écosse. À l'échelle nationale, nous pouvons prévoir la fermeture de l'atelier de Pointe Saint-Charles à Montréal, la centralisation des bureaux régionaux ainsi que du service des achats et du matériel.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, les gens des Maritimes ne méritent pas d'être traités en citoyens de troisième zone. Grâce à la réglementation, la circulation se faisait par le passé d'Est en Ouest et, avec l'adoption du projet de loi C-18, nous pouvons prévoir qu'elle se fera avant tout dans le sens Nord-Sud. Dans les Maritimes, cette situation renforcera encore les disparités économiques régionales. Notre pays souhaite-t-il vraiment permettre aux sociétés de transport par chemin de fer des États-Unis d'accéder à notre réseau de chemin de fer dont la construction a coûté tant d'efforts et d'argent à nos citoyens?

Le projet de loi C-18 pourrait transformer totalement le paysage réglementaire du chemin de fer dans notre pays. Nous considérons qu'il précipitera la mort du transport par chemin de fer dans ce pays. Le projet de loi C-18 se propose d'accélérer ce processus par l'intermédiaire de l'abandon des embranchements de lignes de chemin de fer. En cas d'adoption du projet de loi C-18, le CN a déclaré publiquement qu'il se proposait d'abandonner 40 p. 100 des lignes existantes dans les dix ans et le CP a indiqué pour sa part qu'il réduirait son réseau d'un tiers. Les conséquences en seront néfastes. Nombre de petites localités des Maritimes dont la liaison par chemin de fer est une incitation importante au développement industriel ne seront plus desservies. Les petites entreprises et les agriculteurs seront obligés d'acheminer leurs produits par camion sur de longues distances jusqu'aux têtes de lignes de chemin de fer qui resteront en activité, d'où une augmentation des risques de la sécurité et des frais de remise en état des routes rurales et des grandes routes. La question des frais d'entretien plus élevés des chemins et des grandes routes est une chose bien connue de nos gouvernements provinciaux.

[Text]

Mr. B. Beukeveld (Safety Committee, International Machinist and Aerospace Workers, Lodge 594): Mr. Chairman and members of the committee, the question begs to be asked: What are the effects of the increased truck traffic on our maritime highways on a social and economic basis for the future lifestyle of Atlantic Canadians? Will we see convoys of trucks clogging our road system?

Mr. Chairman, in a recent CKCW newscast on March 10, 1987 at 7.45 a.m. a study was quoted that 30% of the truck drivers in the U.S. were found to have been using marijuana and other forms of drugs as stimulants. If this trend is any indication of what a deregulated truck industry has to resort to in order to be competitive in a deregulated industry, will we allow this menace on our highways? With crowded highways, what will this do for our ever-increasing tourism industry in the Maritimes? I suggest to you, sir, that once the word is out, this area would be shunned by the tourist trade.

Does it make any sense for our government to finance at the cost of billions of dollars the upgrading of our highways in the Atlantic provinces when the railways already have the means to deliver such services? In the Atlantic provinces the government's proposal would lead to accelerated branch-line and main-line abandonment and undermine our community efforts to attract new business. An inequitable restructuring of traffic at the expense of our industrial sector and shippers would accelerate job losses on railway and related sectors.

Mr. Chairman and members of the committee, we read Bill C-18, and it is quite thick, three inches I would think, and we looked over Bill C-19. We do not have the time or resources to fully understand these bills, but we do understand that because of these bills the Moncton shops will be greatly downsized, and if we can believe some CN officers and government officials, they will probably close.

We would therefore urge you to reject this legislation and urge our government to undertake a study of the direction in which Canadian transportation must go, keeping in mind the regional economic differences and the disparities we face in Atlantic Canada.

• 1640

The Vice-Chairman: Thank you, gentlemen, for your brief. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I thank you for your presentation. On the last page you mention that because of these bills the Moncton main shops will be greatly down-sized—I think we are seeing this happen—and that they will probably close. Was there not

[Translation]

M. B. Beukeveld (Comité de sécurité, International Machinists and Aerospace Workers, local 594): Monsieur le président, membres du Comité, la question mérite d'être posée: quels seront les effets d'une augmentation du transport par camion sur les routes des Maritimes, tant du point de vue social que du point de vue économique, sur le mode de vie futur des citoyens canadiens des Maritimes? Notre réseau routier va-t-il être engorgé par des convois de camions?

Monsieur le président, dans un bulletin de nouvelles récent de CKCW, le 10 mars 1987 à 7h45, il a été fait état d'une étude indiquant que 30 p. 100 des camionneurs aux États-Unis s'étaient avérés être des utilisateurs de marijuana ou d'autres types de drogues agissant comme stimulants. Si cette tendance est représentative de ce que doit faire l'industrie du camionnage pour rester concurrentielle au sein d'un secteur déréglementé, va-t-on permettre que cette menace se profile sur nos routes? Le réseau routier étant déjà surchargé, que va devenir notre industrie du tourisme en pleine expansion dans les Maritimes? Je vous dis, monsieur le président, que dès que la rumeur publique s'en mêlera, toute cette région sera mise à l'index par l'industrie du tourisme.

Est-il logique qu'un autre gouvernement subventionne à coup de milliards de dollars la remise en état de nos routes dans les Maritimes alors que les compagnies de chemin de fer disposent déjà de l'équipement pour effectuer les mêmes services? Dans les provinces Maritimes, la proposition du gouvernement mènera à un abandon rapide des embranchements et des lignes principales et tuera dans l'oeuf tous les efforts faits par nos localités pour attirer de nouvelles entreprises. En restructurant sans aucun souci d'équité la circulation au détriment de notre secteur industriel et des expéditeurs, on va multiplier le nombre d'emplois perdus dans les chemins de fer et dans les secteurs qui s'y rattachent.

Monsieur le président, membres du Comité, nous avons lu le projet de loi C-18, qui est assez épais, je dirais qu'il fait trois pouces d'épaisseur, et nous avons examiné le projet de loi C-19. Nous n'avons pas eu le temps et les ressources nécessaires pour en comprendre toutes les subtilités, mais nous comprenons cependant qu'en raison de ces projets de loi, les effectifs des ateliers de Moncton vont être réduits considérablement et, à en croire certains responsables du CN et du gouvernement, il est probable que ces ateliers ferment purement et simplement.

Nous vous adjurons donc de rejeter ce projet de loi et nous adjurons le gouvernement d'entreprendre une étude qui lui permette de se pencher sur l'avenir des transports au Canada en tenant compte des différences économiques régionales et des disparités auxquelles nous devons faire face dans les Maritimes.

Le vice-président: Merci, messieurs, de votre exposé. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je vous remercie de votre exposé. À la dernière page, vous indiquez qu'en raison de ces projets de loi, les effectifs des ateliers principaux de Moncton vont être considérablement réduits—je pense d'ailleurs que c'est déjà

[Texte]

at one time a proposition made to CGE by the International Association of Machinists and Aerospace Workers to come to some kind of an agreement to save the CGE deal? Was such an offer made, and could that be explained to us, please?

Mr. L. Leblanc: We had negotiations in Moncton back in, I think, September, October, November, and December. In the December ones a proposal by the shop crafts was put on the table which would allow them to come to Moncton. At that time CN stated that CGE could not buy this deal. We found out recently that CGE has never seen that proposal so CN took it upon themselves to judge that CGE would not see that deal. They stated that publicly.

Mr. Robichaud: How do you know that CGE never saw the deal?

Mr. L. Leblanc: I think Lynn Hamilton stated that publicly in the paper approximately two weeks ago. She is public relations officer for CGE.

Mr. Robichaud: And what was the deal you were offering?

Mr. L. Leblanc: I will hand you over to Gordie. He was right in on those negotiations.

Mr. Callendar: The proposal was put forth by the shop craft unions—those being three unions: pipe fitters, sheet metal workers, and machinists—and the proposal was put forth for the 303 jobs that CGE had quoted before; 178 of them would be doing actual contract work for CN and the remaining 125 would be involved in the manufacture of locomotives. The proposal put forth by the shop craft unions would involve 178 people remaining with Canadian National and CGE would purchase the shops or own the shops. They would be contracted out, in other words, to Canadian General Electric, but they would remain employees of Canadian National in this sense and there would be no fracture of the collective agreement.

Mr. Robichaud: But CGE never got to see that deal?

Mr. Callendar: A couple of weeks ago, as mentioned by Brother Béliveau, Ms Lynn Hamilton, the public relations officer from Canadian General Electric, stated in the local newspaper that they had not seen the deal.

Mr. Robichaud: Is the Minister aware that you had made such a deal?

Mr. Callendar: Yes, the Minister certainly is. The chairman of the negotiating committee wrote the Minister—I believe the date was January 10—and he received a response from the Minister... I am not sure of the date, but it was around March 21 or 22.

Mr. Cochrane: On a point of order, Mr. Mawhinney, in Edmonton I believe, confirmed that in the questions on behalf of the shop craft unions that were involved. He confirmed that

[Traduction]

commencé—et que ces ateliers vont probablement fermer. Une proposition n'a-t-elle pas été faite à la CGE à un moment donné par l'*International Association of Machinists and Aerospace Workers* pour que l'on en arrive à une certaine entente afin de sauver l'accord avec la CGE? Y a-t-il eu une telle offre et pourriez-vous s'il vous plaît nous renseigner à ce sujet?

M. L. Leblanc: Nous avons négocié à Moncton, si je me souviens bien, en septembre, octobre, novembre et décembre derniers. En décembre, le syndicat a fait une proposition qui permettait à l'entreprise de revenir à Moncton. À l'époque, le CN a déclaré que la CGE ne pouvait se permettre de signer un tel accord. Nous avons appris récemment que la CGE n'avait jamais vu cette proposition et que le CN avait jugé bon de ne pas la transmettre à la CGE. Cela a été déclaré publiquement.

M. Robichaud: Comment savez-vous que la CGE n'a jamais vu cette proposition?

M. L. Leblanc: Je pense que Lynn Hamilton l'a déclaré publiquement dans le journal il y a environ deux semaines. Elle est chargée des relations publiques à la CGE.

M. Robichaud: Et quelle était votre proposition?

M. L. Leblanc: Je vais demander à Gordie de répondre. Il a participé à toutes ces négociations.

M. Callendar: Cette proposition a été avancée par les syndicats d'atelier, trois syndicats: les tuyauteurs, les travailleurs des métaux en feuille et les machinistes, et elle portait sur les 303 emplois que la CGE avait cités précédemment; 178 d'entre eux faisaient l'objet d'un contrat effectif avec le CN et les 125 restants portaient sur la fabrication de locomotives. La proposition avancée par les syndicats des métiers d'atelier impliquait les 178 personnes restant au service du Canadien National et la CGE s'engageait à acheter les ateliers ou à en acquérir la propriété. En d'autres termes, ces ateliers auraient donc été cédés sous contrat à la Générale Électrique du Canada, mais les employés seraient restés à l'emploi du Canadien National et il n'y aurait donc pas eu rupture de la convention collective.

M. Robichaud: Mais la CGE n'a jamais vu la couleur de cette proposition?

M. Callendar: Il y a deux semaines, comme l'a indiqué mon confrère Béliveau, M^{me} Lynn Hamilton, agent de relations publiques auprès de la Générale Électrique du Canada, a déclaré dans le journal local que son entreprise n'avait pas pris connaissance de cette proposition.

M. Robichaud: Le Ministre sait-il que vous aviez fait cette proposition?

M. Callendar: Oui, le Ministre est certainement au courant. Le président du comité de négociations a écrit au Ministre, je pense que c'était le 10 janvier, et il a reçu une réponse... Je ne suis pas sûr de la date, mais c'était autour du 21 ou du 22 mars.

M. Cochrane: Je voudrais invoquer le Règlement. M. Mawhinney, je crois que c'est à Edmonton, l'a confirmé lors des questions posées au sujet des syndicats des métiers d'atelier qui sont impliqués. Il a confirmé qu'il y avait eu une proposi-

[Text]

there was a deal, an offer made, and the Minister had rejected it based, he thought, on the information from CN.

Mr. Robichaud: So there could still be a possibility if only you can get to CGE with that deal.

Mr. Callendar: Judging from comments from Canadian General Electric in the recent weeks, they say that Moncton is no longer being considered as an option for the manufacture of their new locomotives. So we are not sure if there is a deal out there now or not. We are led to believe by CGE that they are not interested any longer.

Mr. Benjamin: Send it to them anyway.

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for appearing before us today. I found your brief very interesting. I have a couple of questions.

First, in previous testimony we were given a copy of CN Rail's marketing plan dated September 15, 1986, in which they listed a whole bunch of branch lines to be abandoned from 1986 to 1991: roughly 135 miles in Nova Scotia, 229 miles in Prince Edward Island, 56 miles in Quebec—I guess this is in terms of how they structure the regions—and 335 miles in New Brunswick.

• 1645

I assume you do not repair the rails or the tracks but you are dealing with the equipment that runs on it. In terms of the work you do, what is going to be the impact here? How many more jobs are at risk by the reduction of such mileage on the branch lines.

Mr. L. Leblanc: I do not think it is going to affect us very much. I think the overall effect we are going to have on jobs down here as you get into your confidential contracts and user-pay with a line in Newfoundland, is that it will cost you five times as much in the future as it does now because you are going to have to pay for it. I know they are guaranteed a railway over there, but what is the sense of having a railway if there are no trains on it? This is where it is going to affect us and it is going to bring on more horror tales after it.

Mr. Callendar: If I may add to it, we have the only shop in Canadian National that manufactures switch points and rail components for the whole system. It is very difficult to say how many jobs it would affect, but there would be some effect, yes, definitely.

If I may, Mr. Chairman, I may be babbling on here but what frustrates us so badly is that we hear "user-pay" repeatedly; you have to be cost-conscious and you have to show profitability. We were the most productive shop in the system with the least absenteeism and we had the most stable work force here in this bloody shop. If they want to live by their policy, why do they not give us the ball and let us go with it?

[Translation]

tion, une offre, et que le Ministre l'avait rejetée en se fondant, croit-il, sur les renseignements fournis par le CN.

M. Robichaud: Il reste donc une possibilité que vous puissiez vous entendre avec la CGE à condition que vous puissiez lui faire parvenir cette proposition.

M. Callendar: A en juger par les commentaires qu'elle a faits au cours des dernières semaines, il semble que la Générale Électrique du Canada n'envisage plus la possibilité de fabriquer ces nouvelles locomotives à Moncton. Donc, nous ne savons plus s'il y a oui ou non une possibilité d'accord sur ce point désormais. La CGE nous laisse entendre que cette possibilité ne l'intéresse plus.

M. Benjamin: Faites-lui cependant parvenir la proposition.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de comparaître devant nous aujourd'hui. J'ai trouvé votre mémoire très intéressant. J'ai deux questions à vous poser.

Tout d'abord, lors d'une comparution antérieure, on nous a remis un exemplaire du plan de mise en marché du CN, daté du 15 septembre 1986, dans lequel figure toute une liste d'embranchements devant être abandonnés entre 1986 et 1991: soit environ 135 milles en Nouvelle-Écosse, 229 milles dans l'Île-du-Prince-Édouard, 56 milles au Québec—je pense que c'est dans ces termes que les régions sont structurées—et 335 milles au Nouveau-Brunswick.

Je présume que vous ne réparez pas les rails ou les voies, mais du matériel roulant. Quelles répercussions va avoir le travail que vous faites? Combien d'emplois seront menacés par la réduction des lignes secondaires.

M. L. Leblanc: Je ne pense pas que cela nous touche beaucoup. Je pense que les répercussions globales que nous aurons sur les emplois lorsqu'il est question de contrats confidentiels et de paiement par les usagers pour une ligne de Terre-Neuve, c'était que cela va coûter cinq fois plus cher à l'avenir parce qu'il va vous falloir payer ce service. Je sais qu'on leur garantit une voie de chemin de fer, mais quel intérêt cela a-t-il si aucun train ne la parcourt? Voilà en quoi cela nous affecte et nous aurons d'autres histoires terribles à raconter après cela.

M. Callendar: Si je puis me permettre d'ajouter ceci, nous n'avons qu'un atelier du Canadien National qui fabrique les aiguillages et les éléments de rail pour l'ensemble du système. Il est difficile de dire combien d'emplois seront concernés par cette mesure, mais cela aura indubitablement des répercussions.

Mais, monsieur le président, je vais peut-être vous donner l'impression de radoter, mais ce qui nous gêne terriblement, c'est d'entendre sans cesse parler de paiement par les usagers; on est obligé de s'occuper du coût et il faut être rentable. Nous étions l'atelier le plus productif de l'ensemble du système, qui connaissait le moins d'absentéisme et qui avait l'effectif le plus stable. S'ils veulent suivre leur politique, pourquoi ne remettent-ils pas la balle dans notre camp et ne nous laissent-ils pas

[Texte]

We are prepared; we are ready, willing and able, if you want to talk to somebody ready, willing and able.

Mr. Angus: In terms of safety, should the proposed Railway Safety Act or National Rail Safety Act or whatever it is going to be called—we have not seen it, so we do not even know what is in it—assuming we like what is in it, should it be in place, not only passed through the Parliament of Canada and that other place called the Senate, but also having the infrastructure and the inspection staff in place and with everybody trained in terms of both the inspectors and the people who do the maintenance and inspections? Should these be in place before this bill is proclaimed into law?

Mr. Beukeveld: Mr. Chairman, in reply to the question, a definite yes. Not only have it in place... if I just may backtrack a bit and use as an example Part IV of the Canada Labour Code regarding health and safety provisions. For places of work under federal jurisdictions, Labour Canada is charged with the responsibility to enforce the Canada Labour Code, and we are very happy with the Canada Labour Code. The only problem we see with it is that Labour Canada does not have enough inspectors under its jurisdiction to do the job properly. It is something like "Reaganomics": have lots of regulations and bills on the paper but underfund the agency. You may as well not have those regulations on the books because you do not have the inspectors to go out in the workplace to do what they are supposed to be doing.

I qualify this answer with these remarks, Mr. Chairman, because Labour Canada here in this region at least used to do yearly inspection of workplaces. I am told that these inspections have been downgraded and that their main thrusts of their mandate is to set up health and safety committees under Part IV of the Canada Labour Code.

So here we have a federal agency that is charged with the responsibility of safety and they are trying to do as good a job as they can with the manpower that is available to them. But they are underfunded and therefore understaffed and they are not really fulfilling their mandate.

• 1650

Mr. Angus: Yes, it does. We have heard evidence on the air side about the lack of commitment to safety. It is unfortunate to hear that there is that same lack on the rail side, and it begs the question as to whether or not this government has safety utmost in its mind. They do not seem to put the money where their mouth has been.

Mr. Nowlan: Balderdash, and you know it!

The Vice-Chairman: Take your political shots, but do it discreetly.

Mr. Beukeveld: I have been involved under the Canada Labour Code, Part IV, for four years. I have been on the

[Traduction]

nous débrouiller? Nous sommes prêts; nous sommes prêts, nous en avons le désir et la capacité, je puis vous l'affirmer.

M. Angus: Pour ce qui est de la sécurité, est-ce que la Loi sur la sécurité des chemins de fer ou la Loi nationale sur la sécurité des chemins de fer, quel que soit son nom—nous ne l'avons pas encore vue—nous ne connaissons donc pas son titre exact—en admettant que ce qu'elle contient nous convienne, devrait-elle être mise en place, non seulement votée par le Parlement du Canada, c'est-à-dire la Chambre des communes et aussi le Sénat, mais encore ne faudrait-il pas mettre en place l'infrastructure et le personnel d'inspection, c'est-à-dire veiller à ce que tout le monde, inspecteurs et personnel d'entretien, reçoivent la formation nécessaire? Cela devrait-il être mis en place avant que ce projet de loi ne devienne loi?

M. Beukeveld: Monsieur le président, ma réponse est certainement affirmative. Il faudrait non seulement que ce soit mis en place... avec votre permission, j'aimerais revenir un peu en arrière et prendre à titre d'exemple la Partie IV du Code canadien du travail concernant les dispositions relatives à la santé et à la sécurité. Pour tous les lieux de travail relevant de la compétence fédérale, Travail Canada a la responsabilité de mettre en oeuvre le Code canadien du travail, et ce code nous donne entièrement satisfaction. Le seul problème, c'est que Travail Canada n'a pas suffisamment d'inspecteurs dans ses services pour que le travail soit fait correctement. C'est un peu une «Reaganomie»: on a beaucoup de règlements et de projets de loi dans les textes, mais les organismes sont sous-financés. Ces règlements pourraient aussi bien ne pas exister dans les textes puisqu'on n'a pas les inspecteurs pour aller faire les visites sur place, comme cela devrait être le cas.

Je tempérerai un peu ma réponse, monsieur le président, parce que Travail Canada, du moins dans notre région, avait l'habitude d'inspecter chaque année les lieux de travail. On me dit que ces inspections vont devoir diminuer et que l'essentiel de leur mandat est de veiller à la création de comités de sécurité et d'hygiène en vertu de la Partie IV du Code canadien du travail.

Nous avons donc un organisme fédéral qui est chargé de la sécurité et qui essaie de faire le meilleur travail possible avec le personnel dont il dispose. Mais son financement est insuffisamment; il n'a donc pas assez de personnel et il ne remplit pas vraiment son mandat.

M. Angus: Bien sûr. On nous dit que dans les transports aériens, on ne s'intéresse pas assez à la sécurité. Il est regrettable d'entendre que c'est la même chose pour les transports ferroviaires. Cela nous pousse à nous demander si le gouvernement tient vraiment la sécurité pour importante. Il semble que ses belles paroles ne soient pas suivies d'effet.

M. Nowlan: Ce sont des balivernes, et vous le savez très bien!

Le vice-président: Portez des coups plus discrets.

M. Beukeveld: J'ai eu à m'occuper de l'application du Code canadien du travail, partie IV, pendant quatre ans. J'ai fait

[Text]

health and safety committee, not only as a member but also as a secretary and co-chairman. I am not saying I am an expert on it, but I came up through the school of hard knocks.

Mr. Cochrane: I want to ask a question about abandonment, because I think your answer would probably cause someone to believe that there would be very little effect upon workers. I think you were answering the question about abandonment from the point of view of the machinists, but mustered out of Moncton are all kind of bridge and maintenance crews. If lines have bridges on them, then the bridge and maintenance crews and the engineering division will be affected. I do not want anyone to get the wrong impression that abandonment does not mean lost jobs.

Mr. L. Leblanc: I think it will mean a lot of lost jobs, not only in the Moncton shops but throughout the maritimes. As we hit them, there are other industries that are going to close. If TerraTransport closes, what is the sense of having a line from Truro to Cape Breton?

Mr. Cochrane: There is a provision in the bill that enables assistance to be given to develop an alternate system. If a line is determined to be no longer necessary, then there is a subsidy assigned to keeping that line, and that subsidy can be reassigned to another industry. Take the Prince Edward Island case. The \$1.8 million would be worth almost \$10 million over a five-year period, and this could be given to subsidizing another industry to compete with it. There is an application in now to abandon the line from Bartibog to Heath Steel. Heath Steel has shipped nothing for three years, and I guess Noranda is saying it is going to be five more.

I presume there is no general objection to the abandonment of a line that is totally useless. Is that a fair assessment?

Mr. Callendar: You are touching on an area that I know very little about.

Mr. Cochrane: I am sorry. Better people do not better people.

The Vice-Chairman: I think it is fitting that we should stop there.

Next witness would be Brookville Transport.

• 1655

Mr. Eugene J. Mokler (Solicitor, Brookville Transport Limited): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I practise law in Fredericton and I am here representing Brookville Transport Limited with Mr. Richard Oland, President of that company.

I would just say at the opening that Brookville is a rather smallish company in the trucking business in the province of New Brunswick, but we have some points to make. Just having come through a very long, tedious, difficult, costly, and—I hate to say it—not totally successful hearing dealing with the

[Translation]

partie d'un comité de sécurité et d'hygiène non seulement à titre de membre, mais aussi à titre de secrétaire et de coprésident. Je ne veux pas dire par là que je suis un expert de la question, mais j'ai été élevé à la dure école de la vie.

M. Cochrane: J'aimerais poser une question sur l'abandon des lignes secondaires, car, si l'on en croit votre réponse, cela devrait avoir peu d'effets sur les travailleurs. Je pense que vous répondiez à la question de l'abandon dans l'optique des machinistes, mais hors de Moncton, les équipes d'entretien des voies et des ponts se rassemblent. S'il y a sur ces lignes des ponts, alors les équipes d'entretien des voies et des ponts et la division du génie vont être touchées. Je ne voudrais pas qu'on ait l'impression fausse que l'abandon de ces lignes secondaires n'entraînera pas de pertes d'emplois.

M. L. Leblanc: Je pense que cela aura pour conséquence de nombreuses pertes d'emplois, non seulement dans les ateliers de Moncton, mais dans toutes les provinces Maritimes. Cela se répercutera aussi sur d'autres industries qui vont devoir fermer. Si TerraTransport ferme, quel intérêt a la ligne Truro-Cape-Breton?

M. Cochrane: Le projet de loi contient des dispositions selon lesquelles une aide sera accordée pour la création d'un système différent. Si on estime qu'une ligne n'est plus nécessaire, il y a une subvention prévue pour le maintien de la ligne et cette subvention peut être accordée à une autre industrie. Prenons l'exemple de l'Île-du-Prince-Édouard. La somme de 1,8 million de dollars vaudrait presque 10 millions sur une période de cinq ans et cela pourrait être accordé à titre de subvention à une autre industrie qui pourrait concurrencer ce service. Une demande a été faite pour l'abandon de la ligne *Bartibog-Heath Steel*. Depuis trois ans, rien n'a été expédié de *Heath Steel* et je pense que Noranda dit que cela va être encore le cas pendant cinq ans.

Je suppose qu'il n'y a pas d'objection générale à ce que cette ligne soit abandonnée puisqu'elle est totalement inutile. Est-ce une évaluation juste?

M. Callendar: Vous parlez là d'une région que je connais très peu.

M. Cochrane: Je suis désolé. Ce n'est pas parce que l'on s'intéresse qu'on va intéresser les autres.

Le vice-président: Je pense que nous devrions nous arrêter là.

Le témoin suivant est *Brookville Transport*.

M. Eugene J. Mokler (avocat, Brookville Transport Limited): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Je suis juriste à Frédéricton et je représente la société *Brookville Transport Limited*, avec son président, M. Richard Oland.

Je dirais tout d'abord que Brookville est une assez petite entreprise de camionnage de la province du Nouveau-Brunswick, mais nous avons quelques remarques à faire. Nous venons de comparaître devant le *Multi-carrier Board of New Brunswick* et la province de l'Ontario pour des auditions assez

[Texte]

Multi-carrier Board of New Brunswick and the Province of Ontario, we think we can give you some information that will be useful to you arising out of that hearing.

Before I get to that, may I say first of all that Brookville Transport favours total deregulation. Alternatively, Brookville Transport favours Bill C-19 without the reverse onus test. Lastly, Brookville Transport favours Bill C-19 with the reverse onus test, but with a very limited time period.

The reverse onus test, I suggest to you, as it is presently set out in that statute is too vague. I also suggest to you that the way it is set out in the statute will in effect merely perpetuate an already very cumbersome system. What it is going to do, theoretically at least, is to require the objectors, those who oppose an application, to bring forth evidence that will satisfy the board in one of a number of ways. I would suggest that if the reverse onus test is going to remain in the statute, you give consideration to setting a standard of proof. Right now, subclause 7.(3) says: "in the absence of evidence to the contrary, there are reasonable grounds to believe". "Reasonable grounds to believe" normally come out of criminal statutes, and I would not have thought—although having gone through one of these hearings, it may be appropriate—that this is the place for it.

Secondly, I do not know who it is under this statute as it is presently drafted is going to arrive at the conclusion that there are reasonable grounds to believe such and such.

Then in subclause 7.(4), when the statute uses the words:

establishes to the satisfaction of the board that the operation of the extra-provincial truck undertaking in respect of which the licence is sought would

I suggest that those words "establish to the satisfaction of the board" ought to be replaced with "establish on a balance of probabilities" so that we, as lawyers—and boards are manned in the main by lawyers—have what is set down in the law as a traditional, a well understood concept of a standard of proof. To merely say "establishes to the satisfaction" will leave open a tremendous number of questions, and questions that I submit are unnecessary. If you are going to put it in with a standard of proof, then set a standard of proof that is well known in the law and is easy for us to apply.

This will obviously reduce my fees tremendously, but on the other hand it may to some degree lessen the difficulty and the cumbersome way in which these hearings end up being conducted.

I want to bring to your attention that in the province of New Brunswick we have what we suggest is an extremely unique situation. I am sure all of you have read—and if you have not, I am sure you all will run to get it—the recent publication, *Controlling Interest*. As a matter of fact, I understood it was delivered around the Cabinet, although I would not know if this is so. In fact, if you read the book, it starts out in New Brunswick with the Irving empire and the McCain empire. It describes New Brunswick as a company town, the owner of which is K.C. Irving. Then the other chapter on the other

[Traduction]

longues, ennuyeuses, difficiles, coûteuses et, je doit l'avouer, pas très concluantes. Mais nous y avons appris quelques petites choses qui pourraient vous être utiles.

Avant cela, j'aimerais commencer par vous dire que Brookville Transport est tout à fait pour la déréglementation. De même, Brookville Transport est tout à fait pour le projet de loi C-19 sans l'inversion la charge de la preuve. Enfin, Brookville Transport serait pour le Bill C-19 comportant l'inversion de la charge de la preuve, mais pour une période très limitée.

L'inversion de la charge de la preuve, me semble-t-il, tel qu'il est actuellement présenté dans le texte de loi, est trop vague. Il me semble aussi que sa formulation va en réalité perpétuer un système déjà très lourd. Ce qui est demandé, en théorie du moins, c'est que les opposants, ceux qui s'opposent à une demande, doivent apporter des preuves qui devront être convaincantes pour l'office et répondre à certains critères. J'estime que si cette inversion de la charge de la preuve doit rester dans le projet de loi, il faudrait envisager l'instauration d'une norme pour la preuve. Actuellement, le paragraphe 7(3) stipule: «de l'existence, en l'absence de preuve contraire, de motifs raisonnables de croire». «Motifs raisonnables de croire» figure généralement dans les lois pénales, et il ne me semble pas que l'expression soit appropriée en l'occurrence, bien que après avoir assisté à ces audiences, ce pourrait être le cas.

Deuxièmement, selon la formulation actuelle du texte, je ne vois pas qui doit arriver à la conclusion qu'il y a des motifs de croire telle ou telle chose.

Puis au paragraphe 7(4), on trouve les termes:

Convainc l'office que l'exploitation de l'entreprise visée par la demande de licence est . . .

Il me semble que l'expression «convainc l'office» devrait être remplacée par «convainc en procédant à une pondération des probabilités» de sorte que nous, les juristes—et les offices sont constitués en grande partie de juristes—nous ayons dans la loi ce qui constitue une notion générale bien comprise de norme de preuve. Dire simplement «convainc l'office» laisse en suspens un grand nombre de questions et il me semble que ces questions sont inutiles. Si on doit l'assortir d'une norme de preuve, alors mettons une norme de preuve que les juristes connaissent bien et qu'il leur est facile d'appliquer.

Cela va évidemment entraîner une énorme réduction de mes honoraires, mais par ailleurs, cela va sans doute rendre moins difficile et moins lourde la façon dont sont menées ces audiences.

Je tiens à vous faire remarquer que nous avons, dans la province du Nouveau-Brunswick, une situation tout à fait unique. Je suis sûr que vous avez tous lu—et si ce n'est pas le cas, je suis sûr que vous allez tous vous précipiter pour l'obtenir—la récente publication *Controlling Interest*. En fait, j'ai entendu dire qu'on l'avait distribuée aux membres du Cabinet, mais je ne sais pas exactement si cela a été fait. En fait, si vous lisez le livre, il commence au Nouveau-Brunswick avec l'empire Irving et l'empire McCain. On décrit le Nouveau-Brunswick comme une ville appartenant à la compagnie

[Text]

group starts with lines to the effect that you can be safely assured what is not owned by Mr. Irving in New Brunswick is owned by McCain.

• 1700

I want to make very clear that this is not a brief in opposition to these particular entities. Lord knows I would not dare do that in my own constituency, but I do suggest it is a fact of life that every major piece of industry in this province is in the hands of two large vertically integrated conglomerates. This reflects from your point of view on—let me give you one example—the Atlantic Region Freight Assistance Act. It was raised here today.

The CPR will haul paper out of Lake Utopia Paper Company to Toronto for \$950. One company in the large integrated conglomerate will haul it for \$1,450. The Atlantic Freight Rate Assistance applied to those numbers will mean a difference paid by the taxpayers of this country of an additional \$125 because the freight is not moved by the CPR. Notwithstanding that they will move it for \$950, the freight goes to the corporation that is part of the integrated conglomerate.

This also has an impact on my client, who is placed in an extremely non-competitive position in that here is \$125 extra paid out of the taxpayers' pockets to a company that could have gotten its paper moved for some \$500 less. It is something curious, and something not so great for the people and the taxpayers in this country. It is not too bad for the guy who is moving it and the guy getting the freight rate.

It is no secret that the product is not moved by railroads. I can multiply those examples a hundred-fold; it is no trouble to do it.

Those things result in giving the trucking company in the integrated group an advantage in its backhauls once it is out of New Brunswick and into Ontario. What is worse, the advantage is not passed on, because the large integrated group has enough buying power to be able to direct the trucking company. The evil rolls on; the abuse rolls on, if I might put it that way. I suggest it is not an illegal abuse. It is simply something coming out of the system and impacting tremendously with respect to my client.

My client has recently gone through his second hearing with a view to getting a license on a triangular move: New Brunswick-U.S., U.S.-Ontario, Ontario-New Brunswick and the reverse. I am told the triangle—and I know very little about this as I do most things—is the way in which business should be conducted in the trucking industry in this country for reasons of efficiency, service, pricing and so on. It obviously all makes great sense.

After roughly 20 days—it felt like 100—of hearings, after some 40 public witnesses and after having obtained a concurrent hearing of the Ontario and New Brunswick boards, a decision was rendered. I want to be clear here. I am not

[Translation]

dont le propriétaire est K.C. Irving. Puis au chapitre suivant, concernant l'autre groupe, on vous dit dès le départ que ce qui n'appartient pas à M. Irving au Nouveau-Brunswick, appartient à tous les coups à McCain.

Je tiens à préciser tout de suite que je ne veux pas faire un exposé contre ces deux groupes. Dieu sait que je n'oserais même pas le faire dans ma propre circonscription, mais il faut savoir, c'est la réalité, que tout élément important de l'industrie provinciale est dans les mains de deux conglomerats verticaux intégrés. Cela a de l'importance pour vous—je vais vous donner un exemple—sur la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. La question a été soulevée aujourd'hui.

Le CP va transporter du papier pour la *Lake Utopia Paper Company* à Toronto pour 950\$. Une compagnie du conglomerat intégré le transportera pour 1,450\$. Si l'on applique la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique à ces chiffres, cela veut dire qu'une différence de 125\$ sera payée par les contribuables du pays parce que ce transport n'est pas assuré par le CP. En dépit du fait que le CP transporterait la marchandise pour 950\$, le contrat va aller à la société qui fait partie du conglomerat intégré.

Cela a aussi de l'importance pour mon client qui est placé dans une position très peu concurrentielle, du fait que ces 125\$ supplémentaires vont être payés avec l'argent des contribuables à une compagnie qui aurait pu faire transporter son papier pour 500\$ de moins. C'est un peu curieux et ce n'est pas très drôle pour les gens et pour les contribuables de notre pays. Ce n'est pas une trop mauvaise affaire pour celui qui est sur le transport et pour celui qui obtient la subvention.

Personne n'ignore que le produit n'est pas transporté par chemin de fer. Je pourrais vous donner des centaines d'exemples analogues sans aucun problème.

Cela revient à donner à l'entreprise de camionnage du groupe intégré un avantage pour le retour lorsqu'elle quitte le Nouveau-Brunswick pour aller en Ontario. Qui plus est, l'avantage n'est pas répercuté, parce que le groupe intégré a suffisamment de pouvoir d'achat pour diriger son entreprise de camionnage. L'injustice poursuit son chemin, l'abus poursuit son chemin, si je puis m'exprimer ainsi. Mais ce n'est pas un abus illégal. C'est simplement un fait inhérent au système qui a énormément d'importance pour mon client.

Mon client a récemment subi une série de deuxième audiences dans le but d'obtenir une licence pour un transport triangulaire: Nouveau-Brunswick—Etats-Unis, Etats-Unis-Ontario, Ontario-Nouveau-Brunswick et l'inverse. On me dit que le triangle constitue l'exploitation la plus efficace d'une entreprise de camionnage dans ce pays sur le plan de l'efficacité, des services, de la fixation des prix, etc. C'est une bonne solution à de nombreux égards.

Après environ 20 jours d'audiences, qui nous ont paru être 100 jours, après quelque 40 témoins publics, après une audience conjointe des offices de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, une décision a été rendue. Je veux qu'on com-

[Texte]

criticizing the board as such. I do not want to be heard to do that. A decision was rendered whereby the New Brunswick portion of the application, the New Brunswick-United States and return, was permitted.

• 1705

The New Brunswick board allowed the New Brunswick-Ontario and return for 21 main shippers. The Ontario board allowed United States to Ontario, but no return, and they allowed Ontario-New Brunswick and return for five main shippers. We were fortunate that they in fact got five of the same 21 coming out of New Brunswick, so we do not have trucks running into one another.

But all of that resulted after this tremendously long hearing and the expenditure of upwards of \$250,000 by my client. But when it was all over, if you were to tally it up, you would find that the total cost of that hearing, I am sure, would have exceeded more than a half million dollars.

There is an interest to be protected, obviously. So I am suggesting to this august group that some consideration should be given to the question of whether to even retain this reverse onus test. It is my submission that that would come down to nothing more than a perpetuation of a system that will bring in these very long, very convoluted, very complicated and extremely costly hearings.

It would be nice, of course, to perpetuate the legal fraternity here, but I have to speak on behalf of my client, and I will say no more.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir, and I would ask at the same time, with the recommendations that you do make, if you would supply them to the committee and the clerk in writing, and the committee will take them under consideration.

We have Fraser Inc. at 5 p.m., so we have four minutes for questionings. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: I just have a very short question. You say that you support Bill C-19 with reverse onus, but only for a very limited time. Is that what you are saying?

Mr. Mokler: That is the last position we have. We really are not in favour of having the reverse onus. Make it a fitness test and—first of all, do not have regulation, but if you are going to regulate, then make it a fitness test and let it be. If you are going to put in a reverse onus, then first of all tighten up the language and, secondly, do not keep it there for very much longer than a year or two.

Mr. Robichaud: Than a year, you say?

Mr. Mokler: Yes. That is long enough.

Mr. Benjamin: The Canadian Trucking Association a few years ago thought the reverse onus was okay and then they completely reversed themselves and said get rid of it, it cannot work. The Canadian Transport Lawyers' Association, which

[Traduction]

prenne bien que je ne critique pas l'office en tant que tel. Je ne voudrais pas qu'on croie que c'est ce que je suis en train de faire. Une décision a été rendue selon laquelle la partie de la demande concernant le Nouveau-Brunswick, la partie Nouveau-Brunswick—Etats-Unis et retour, a été autorisée.

L'office du Nouveau-Brunswick a autorisé l'itinéraire Nouveau-Brunswick—Ontario et retour pour 21 expéditeurs principaux. L'office de l'Ontario a autorisé l'itinéraire Etats-Unis—Ontario, mais pas le retour, et a autorisé l'itinéraire Ontario—Nouveau-Brunswick et retour pour cinq expéditeurs principaux. C'est une chance que l'on ait obtenu cinq expéditeurs sur les 21 qui sortaient du Nouveau-Brunswick, de ce fait il n'y a pas trop de camions qui se croisent.

Mais tout cela a été obtenu après des audiences incroyablement longues et des dépenses de l'ordre de 250,000\$ pour mon client. Une fois que tout est terminé, lorsque l'on fait les comptes, on va constater que le coût total de ces audiences va certainement dépasser le demi-million de dollars.

Il y a de toute évidence un intérêt à sauvegarder. Je suggère à l'auguste assemblée d'essayer de voir s'il est opportun ou non de maintenir cette inversion de la charge de la preuve. Il me semble que cela n'aboutira qu'à perpétuer un système qui entraînera des audiences très longues, très complexes, très contournées et extrêmement coûteuses.

Il serait évidemment bien de perpétuer la fraternité juridique, mais je dois parler au nom de mon client et je m'arrêterai donc là.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur. J'aimerais vous demander de soumettre les recommandations que vous avez faites au Comité et à son greffier par écrit afin que le Comité puisse les étudier.

Fraser Inc. doit comparaître à 17 heures. Il nous reste donc quatre minutes pour les questions. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Je n'ai qu'une toute petite question. Vous dites que vous êtes en faveur du projet de loi C-19 avec l'inversion de la charge de la preuve, mais seulement pour un temps très limité. Est-ce bien là ce que vous dites?

M. Mokler: C'est notre dernière position. Nous ne sommes pas vraiment pour l'inversion de la charge de la preuve. Il faudrait que ce soit un test d'aptitude et de—qu'en premier lieu, il n'y ait pas de règlements; mais s'il doit y avoir des règlements, alors il faudrait que ce soit un test d'aptitude. Si cette disposition de l'inversion de la charge inverse doit rester, alors il faudrait préciser la formulation et ensuite ne pas garder cette mesure trop longtemps; pas plus d'un an ou deux.

M. Robichaud: Pas plus d'un an, dites-vous?

M. Mokler: Oui. C'est suffisant.

M. Benjamin: La *Canadian Trucking Association* estimait il y a quelques années que la charge inverse était acceptable, puis elle a complètement changé d'avis et a demandé qu'on la supprime parce que c'était irréalisable. La *Canadian Trans-*

[Text]

appeared before us yesterday, said that this legislation would be more complicated and would require more litigation and appeals all the way to the Supreme Court if necessary.

I take it that you agree with that, but on the fitness test—this is a double-barrelled question, Mr. Chairman—do you think there should be anything in the legislation that defines fitness, the criteria for fitness in the financial capacity, the safety capability, the maintenance capability, the mechanics, the infrastructure, things of that sort? Do you think there should be a defining of what is fitness?

Mr. Mokler: I would have thought they would put some content to the concept for the purposes of the boards that we will hear, the applications. So, I guess my answer to you would be yes.

Mr. Benjamin: And are you a member of the Canadian Transport Lawyers' Association as well?

Mr. Mokler: Lord God, I only learned about trucks about a month ago, when I came to this hearing.

• 1710

Mr. Benjamin: Oh, I see.

Mr. Mokler: No, I am not a member.

Mr. Benjamin: But would you agree with what they stated to us—that this is going to make it even more complicated?

Mr. Mokler: I do not know that it is going to make it any more complicated, but there is no question in my mind that it is simply the same system dressed in other clothing.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I have a double-barrelled question, too, following the precedent of my learned friend and tremendous colleague. Do you belong the Atlantic Provinces Trucking Association?

Mr. Richard Orland (President, Brookville Transport): No, we do not, sir.

Mr. Nowlan: You know what their brief was this morning, along with the national association. I will not go into all the reasons why you do not, but I might be able to divine a few.

Secondly, regardless of the size of your company, I gather your first proposition—let alone the experience you had those 22 days of the hearings—is that you want the whole competitive situation. You believe that competitive situation will take care of the problems you were confronted by with this conglomerate, one of the two conglomerates of the province. That gives them an unfair advantage as far as your company is concerned. Is that correct?

Mr. Oland: Well, yes; 75% of our miles are in the United States, and we have been operating in a deregulated environment in the United States since 1982. Licence there can be had

[Translation]

port Lawyers' Association qui a comparu devant nous hier a dit que ce texte de loi serait plus compliqué et entraînerait davantage de litiges et d'appels à toutes les instances, jusqu'à la Cour suprême, si cela était nécessaire.

Je pense que vous êtes d'accord avec cela, mais pour ce qui est du test d'aptitude—c'est une question à double tranchant, monsieur le président—pensez-vous qu'il doit y avoir dans le texte de loi une définition de l'aptitude, des critères d'aptitude relatifs à la situation financière, à la sécurité, à l'entretien, aux mécaniciens, à l'infrastructure et autres? Pensez-vous qu'il faudrait définir le terme aptitude?

Mr. Mokler: J'avais imaginé qu'ils allaient préciser la notion pour les offices qui devront procéder aux audiences relatives aux demandes. Je pense donc que oui.

Mr. Benjamin: Faites-vous également partie de la *Canadian Transport Lawyers' Association*?

Mr. Mokler: Mon Dieu, j'ai entendu parler des camions il y a seulement un mois, au cours de cette audition.

M. Benjamin: Oh, je vois.

M. Mokler: Non, je n'en suis pas membre.

M. Benjamin: Mais êtes-vous d'accord avec ce qu'ils ont dit: cela va encore compliquer les choses davantage?

M. Mokler: Je ne sais pas si cela va compliquer les choses davantage, mais pour moi c'est exactement le même système qu'on a paré d'autres atours.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'ai également une question à double tranchant qui fait suite à celle qu'a posée mon éminent collègue. Appartenez-vous à la *Atlantic Provinces Trucking Association*?

M. Richard Orland (président, Brookville Transport): Non, monsieur.

M. Nowlan: Vous connaissez la teneur de leur mémoire présenté ce matin conjointement avec l'association nationale. Je ne vais pas essayer de chercher les raisons qui vous poussent à ne pas en faire partie, mais il me semble en entrevoir quelques-unes.

Deuxièmement, quelle que soit la taille de votre entreprise, je pense que votre première proposition—mise à part l'expérience que vous avez vécue pendant ces 22 jours d'audiences—serait de laisser la concurrence jouer à plein. Vous pensez que lorsque la concurrence joue, les problèmes se règlent d'eux-mêmes; je veux parler des problèmes que vous a posés le conglomérat, l'un des deux conglomérats de votre province. Cela leur donne un avantage injuste par rapport à votre entreprise. C'est bien cela?

M. Oland: Ma foi, oui; nos itinéraires se situent à 75 p. 100 aux États-Unis où nous travaillons dans un contexte de déréglementation depuis 1982. Il est facile d'obtenir une

[Texte]

provided there are certain minimum requirements met. We believe that system has worked very satisfactorily there and we see no reason why that cannot happen here.

We realize, though, there are phases, and that is why we are in support of this bill here today. We are strongly in support of it because we believe deregulation is an important thing and we feel that if we can do anything to make access into the marketplace easier, we believe it will be more competitive. That is why we are here supporting this.

Mr. Nowlan: What about the other concern of all the truckers—that in effect the Canadian trucker and the whole Canadian trucking industry is so much smaller compared to the American. Do you not have any concerns that once this thing is opened up, assuming it is opened up, you are going to be gobbled up?

Mr. Oland: No. I think if we provide a proper service and do what we want to do best, we could survive. And we have been able to do it. In fact, in our area, in the lanes of traffic we operate in most, we have gone from number six on the list to number two, and we have bumped three American truckers off the system.

Mr. Benjamin: Gentlemen, make up your minds. You are for the bill, but you want reverse onus thrown out. It is going to be just as complicated and regulatory and as bad as the present regime. Now, you cannot have it both ways.

The Vice-Chairman: Anyway, gentlemen, we thank you for having appeared before us, and once again I would reiterate this request from the Chair, that you put any recommendations you have in writing and make sure we get them post-haste; perhaps not by Post Canada, but post-haste.

The next witness is Fraser Inc. Appearing on behalf of the company is Mr. Austin Durant. Welcome to the committee, sir.

Mr. Austin Durant (Manager, Transportation, Fraser Inc.): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. Fraser Inc. is a major manufacturer of wood pulp, paper, wood pulp board and lumber, with manufacturing facilities located in New Brunswick, Ontario and the State of Maine. Employing approximately 4,000 people, Fraser has a vital interest in an economical and reliable transportation system to move finished products to, and bring raw materials in from, all areas of North America.

The major modes of transport utilized by Fraser are rail and truck. With the exception of our Edmunston mill, all other Fraser plants are captive to a single rail carrier.

Fraser is in complete support of Bill C-18, an act respecting national transportation, and Bill C-19, an act respecting motor

[Traduction]

licence aux États-Unis du moment que l'on respecte certaines exigences minimum. Nous pensons que ce système a très bien fonctionné et nous ne voyons pas pourquoi la même chose ne pourrait pas se produire ici.

Nous savons cependant qu'il y a différents paliers et c'est pourquoi nous nous prononçons en faveur du projet de loi aujourd'hui. Nous l'appuyons de toutes nos forces parce que nous pensons que la déréglementation est une chose importante, et que nous estimons que si on peut rendre l'accès au marché plus facile, il y aura automatiquement davantage de concurrence. C'est pourquoi nous sommes en faveur de ce projet de loi.

M. Nowlan: Que pensez-vous des préoccupations des autres camionneurs—à savoir que le secteur canadien du camionnage est beaucoup moins important que le secteur américain. Ne craignez-vous pas de vous faire englober une fois que ces possibilités auront été offertes, en admettant qu'elles le soient?

M. Oland: Non. Je pense que si nous offrons un service adapté et que si nous faisons bien notre travail, il nous sera possible de survivre. C'est ce que nous avons fait jusqu'ici. En réalité, dans notre zone, sur les itinéraires que nous fréquentons le plus, nous sommes passés du numéro six au numéro deux de la liste, et nous avons réussi à éliminer du système trois transporteurs américains.

M. Benjamin: Messieurs, décidez-vous. Vous êtes en faveur du projet de loi mais vous voulez qu'on rejette l'inversion de la charge de la preuve. Les choses vont être aussi compliquées et aussi réglementées qu'actuellement. Il n'est pas possible de courir deux lièvres à la fois.

Le vice-président: Messieurs, nous vous remercions d'être venus aujourd'hui et je réitérerais la demande du président, à savoir que nous vous serions reconnaissants de soumettre vos recommandations par écrit en les envoyant par le courrier le plus rapidement possible; non pas par Poste Canada, mais par poste-rapide.

Le témoin suivant est la *Fraser Inc.*. C'est M. Austin Durant qui représente la compagnie. Bienvenue à notre Comité, monsieur.

M. Austin Durant (directeur, Transports, Fraser Inc.): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. La *Fraser Inc.* est un gros fabricant de pâtes à papier, de papier, de carton-bois, possédant des établissements au Nouveau-Brunswick, en Ontario et dans l'État de Maine. Elle emploie environ 4,000 personnes et s'intéresse au premier chef à un système de transport fiable et économique qui lui permette d'expédier ses produits finis dans toutes les régions de l'Amérique du Nord et d'en rapporter ses matières premières.

Les deux moyens de transport les plus utilisés par la compagnie Fraser sont le chemin de fer et le camionnage. À l'exception de notre usine d'Edmunston, tous les autres établissements Fraser ne peuvent avoir recours qu'à un seul transporteur ferroviaire.

La compagnie Fraser est tout à fait pour le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et le projet de

[Text]

vehicle transport by extra-provincial undertakings. We appreciate the opportunity to appear before the committee today and express our support for these two pieces of legislation.

• 1715

The Atlantic Provinces Transportation Commission and the Canadian Pulp and Paper Association have already made extensive submissions to the committee. Fraser agrees with and supports these submissions. However, it is because these bills are so vital to our interests that we requested the opportunity to present our views at this hearing today.

Concerning Bill C-18, Fraser supports the provisions of this proposed legislation, and particularly the following: the elimination of the railways' ability to set rail freight rates collectively. Even though our plant in Edmundston, New Brunswick is jointly served by CN Rail and CP Rail, we have been unable to benefit from this rail competition. The collective rail rate-making ability of the railways has meant identical pricing regardless of the routing.

Secondly, introduction of the provisions of confidential contracts by Canadian railways. This provision will permit shippers and railways to negotiate contracts in the same manner as all other commercial business transactions.

Assistance to rail users affected by rail line abandonments. In particular, we support the proposal outlined by the APTC to permit the federal government to provide assistance to firms that were regular shippers by rail during the 24 months prior to an order being granted to abandon a rail line.

Competitive line rates, which will provide intra-rail competition to shippers captive to one railway, as is the case at most of our facilities.

Concerning Bill C-19, Fraser supports the provisions of this bill that will increase competition among interprovincial motor carriers. While we would like to see the immediate implementation of a fit, willing, and able provision for the granting of such licences, we are prepared to accept the three-year phase-in period, as outlined in the legislation.

Over the past seven years we have had a unique opportunity to experience the effect of deregulation in the United States. Fraser operates a major paper mill in Madawaska, Maine. The changes that occurred in the regulation of rail and truck carriers in 1980 have been most beneficial in enabling this mill to remain competitive. We anticipate similar results in our Canadian operations when these bills are passed by the Canadian Parliament.

[Translation]

loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales. Nous sommes heureux de pouvoir comparaître aujourd'hui devant le Comité et nous tenons à dire que nous sommes en faveur de ces deux textes législatifs.

La Commission des transports des provinces Atlantique et l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers ont déjà présenté au Comité des mémoires volumineux. La compagnie Fraser est d'accord avec le contenu. Mais, du fait que ces projets de loi sont si importants pour nos intérêts, nous demandons à comparaître devant vous pour vous dire ce que nous en pensons.

Pour ce qui est du projet de loi C-18, la société Fraser accepte les dispositions du texte de loi proposé et surtout le fait de retirer aux compagnies de chemin de fer la capacité de fixer collectivement le prix du transport des marchandises par rail. Bien que notre usine d'Edmundston (Nouveau-Brunswick) soit desservie à la fois par les chemins de fer du CN et du CP, nous n'avons pas pu profiter de cette concurrence ferroviaire. La capacité accordée aux compagnies de chemin de fer de fixer collectivement les tarifs a fait que les prix sont les mêmes quel que soit l'itinéraire.

Deuxièmement, l'introduction des dispositions concernant les contrats confidentiels des compagnies de chemin de fer canadiennes. Cette disposition permettra aux expéditeurs et aux compagnies ferroviaires de négocier des contrats de la même manière que toutes les autres transactions commerciales.

L'aide aux usagers des chemins de fer touchés par l'abandon des lignes secondaires. Nous supportons notamment la proposition de la Commission des transports des provinces Atlantiques consistant à permettre au gouvernement fédéral d'aider les entreprises qui expédient normalement leurs marchandises par rail au cours des 24 mois précédant l'ordonnance autorisant l'abandon de la ligne.

Des tarifs compétitifs fourniront une concurrence entre les compagnies ferroviaires pour les expéditeurs qui n'ont qu'un seul recours, comme c'est le cas pour la plupart de nos établissements.

Pour ce qui est du projet de loi C-19, la société Fraser est en faveur des dispositions qui devraient accroître la concurrence entre les transporteurs routiers interprovinciaux. Nous aimerions bien sûr voir appliquer immédiatement la disposition relative à l'aptitude, la volonté et la capacité pour l'octroi de ces licences, mais nous sommes prêts à accepter la période de mise en place de trois ans prévue dans le texte de loi.

Ces sept dernières années, nous avons eu la chance extraordinaire de voir les effets de la déréglementation aux États-Unis. La société Fraser a une importante usine de papier à Madawaska (Maine). Les changements dus à la déréglementation des transports routier et ferroviaire de 1980 ont été profitables en ce qu'ils ont permis à l'usine de rester concurrentielle. Nous prévoyons des résultats identiques pour nos

[Texte]

This opening statement is meant to be a general overview of Fraser's support for these bills. We firmly believe immediate passage will produce benefits to Canada's economy by rationalizing the transportation resources available to shippers, lowering costs, and opening new markets for our products. I would be pleased to provide additional comments and elaboration on why we at Fraser feel as strongly as we do about this re-regulation initiative.

The Chairman: Thank you, Mr. Durant, for that very succinct overview of your position on the two bills. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, all I want to do is to thank the witness for appearing. I appreciate his brief. It is to the point. I do not think I need to ask any questions.

Mr. Layton: We have been in discussion all day with representatives of the workers, who are concerned that there is a considerable risk in work opportunities; mostly, admittedly, in specific applications. But we heard earlier that one of your competitors, I guess, another pulp and paper producer, anticipated that their business would develop. I heard, I believe, in your remarks that it was your reason for supporting this bill.

Is there any indication from your studies as to just what benefits may accrue to the province of New Brunswick, which we are visiting today, in job opportunities if this proposed legislation goes through as is? Is there an improvement in your selling price because of transportation changes that would give you that much of an edge in the marketplace that perhaps you would be able to transpose that into job opportunities?

Mr. Durant: I cannot put a specific finger on it. The pulp and paper industry in Canada went through a very good year last year. This year wood pulp prices are very strong. Paper markets, though, are low. Lumber, which we are big in in New Brunswick, is very depressed. We are just trying to maintain our competitive ability to compete in the markets of central Canada and the United States.

To give you an example, we produce pulp-board, or box-board, in Edmundston. We produce this seven days a week, 24 hours a day. Beginning this week we have had to go to a five-day week, which means a curtailment of the seven-day operation and lay-offs. A big part of this is the transportation costs of competing in the markets of Ontario.

We are on the fringe, let us say, of the markets. We have to bring our raw materials in, our chemicals and whatnot from

[Traduction]

établissements canadiens si ces projets de loi sont votés par le Parlement canadien.

Cette déclaration préliminaire constitue un aperçu général de l'opinion de la compagnie Fraser en faveur des deux projets de loi. Nous pensons fermement que si ces projets sont votés rapidement, ils profiteront à l'économie du Canada en rationalisant les ressources de transport dont disposent les expéditeurs, en faisant baisser les coûts et en ouvrant de nouveaux marchés pour nos produits. Je serais heureux de vous donner davantage de détails sur les raisons qui font que la compagnie Fraser est tout à fait en faveur de cette initiative de déréglementation.

Le président: Merci, monsieur Durant. Vous avez exprimé très rapidement votre opinion sur les deux projets de loi. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, tout ce qui me reste à faire, c'est de remercier le témoin d'être venu. Je trouve son mémoire intéressant. Il est tout à fait pertinent. Je ne vois aucune question à lui poser.

M. Layton: Nous avons discuté toute la journée avec des représentants des travailleurs qui croient qu'il y a de graves risques pour les possibilités d'emploi. La plus part du temps, cependant, il s'agissait de cas particuliers. Mais nous avons déjà entendu un de vos concurrents, je crois, un autre producteur de pâtes et papiers prévoyait que son affaire allait se développer. J'ai cru comprendre, d'après vos remarques, que c'était la raison qui vous poussait à vous exprimer en faveur du projet de loi.

Vos études indiquent-elles quels avantages en matière de possibilités d'emploi le texte de loi proposé apporterait à la province du Nouveau-Brunswick que nous visitons aujourd'hui, s'il était voté dans sa forme actuelle? Pourriez-vous améliorer vos prix de vente à cause des changements du système des transports, qui vous donneraient une certaine marge sur le marché et qui vous permettraient peut-être de traduire cela en possibilités d'emploi?

M. Durant: Il m'est difficile de le dire. L'industrie des pâtes et papiers canadienne a connu une très bonne année l'année dernière. Cette année le prix de la pâte à papier est excellent. Cependant pour le marché du papier, la situation est moins bonne. Le bois d'oeuvre, qui est également un secteur important au Nouveau-Brunswick, est en crise. Nous essayons simplement de maintenir nos capacités de concurrence sur les marchés du centre du Canada et des États-Unis.

Pour vous donner un exemple, nous produisons à Edmundston du carton-bois ou du carton pour boîtes. Nous fabriquons ce produit sept jours sur sept, 24 heures sur 24. À partir de cette semaine nous avons dû passer à la semaine de cinq jours, ce qui représente une réduction du travail et entraîne des licenciements. Le coût des transports en est en grande partie responsable pour ce qui est d'être concurrentiel sur les marchés de l'Ontario.

Nous sommes un peu à la limite des marchés. Il nous faut faire venir nos matières premières, nos produits chimiques et

[Text]

greater distances and all our markets are either in the United States or in central Canada. We are struggling just to maintain the employment that we have now.

We found that in 1980 with the deregulation in the United States, it allowed our Madawaska-Maine-Madawaska is on the northern tip of Maine. It is as far removed from the U.S. market as any of the other mills and we compete actively with some 29 other mills in the State of Maine, many of them much closer to the markets. We were able to maintain that employment at that mill, maintain that production and even increase it. And we feel very confidently that that will occur here under these regulatory changes. The majority of our employment is in New Brunswick, both in lumber, wood pulp, and paper production.

Mr. Layton: So it is first to protect the jobs that are there that you support this, but also to give you that edge that you think would—

Mr. Durant: Absolutely.

Mr. Layton: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Durant, for your very short, succinct brief. We could have heard even more witnesses today if they had all been so short and succinct. You certainly have an interesting experience having the ability to get rates on both lines, yet you feel you do not have any competitive rate. You have also worked in the United States where Staggers has been in operation and you gave your views on that. So I want to thank you very much for the perspective from your company which is part of the deliberations of the committee. Thank you very much.

We now call the last witness, the Newcastle-Chatham Labour Council, with Mr. McLaughlin appearing on its behalf.

Mr. John McLaughlin (Newcastle-Chatham Labour Council): On March 6, 1987, the government announced that public hearings would be held concerning Bill C-18 and Bill C-19. These bills cover the Transportation Act and the Motor Vehicle Transportation Act.

To be eligible to make a presentation before the committee, you had to indicate your willingness to participate before March 11, 1987. So 26 days later, All Fools Day, I stand before you wondering just how concerned this committee really is, just how far this government will go in its pretence to show its concerns for the taxpayers in Canada.

In the Miramichi-Northumberland County in New Brunswick we have the highest suicide rate, the highest abuse of drug and alcohol incidence of any area in Atlantic Canada. We have one of the highest unemployed areas in the Dominion of Canada and we have the highest areas, percentage and ratio to population, of part-time workers in Atlantic Canada. This past year we had four murders on the Miramichi. With deregulation we will see a sharp increase in unemployment, a

[Translation]

autres de très loin et tous nos marchés se trouvent soit aux États-Unis soit dans le centre du Canada. Nous nous battons actuellement pour maintenir notre effectif.

Nous avons constaté en 1980 qu'avec la déréglementation aux États-Unis, notre usine de Madawaska (Maine)—Madawaska se trouve dans la pointe nord du Maine—l'usine se trouve aussi loin du marché américain que toutes les autres et nous menons une concurrence acharnée avec 29 autres établissements situés dans l'État de Maine et se trouvant pour la plupart plus près des marchés—nous avons pu maintenir l'effectif dans cet établissement, maintenir la production et même l'augmenter. Et nous pensons que cela va également se produire ici si la réglementation est modifiée. Notre plus gros effectif se trouve cependant au Nouveau-Brunswick, dans les secteurs du bois d'oeuvre, de la pâte à papier et du papier.

M. Layton: C'est donc pour protéger les emplois existants que vous soutenez ces projets de loi, mais aussi pour obtenir cette marge qui vous semble...

M. Durant: Absolument.

M. Layton: Merci, monsieur le président.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur Durant, pour votre très bref exposé. Nous aurions pu entendre davantage de témoins aujourd'hui si tous avaient été aussi brefs. Votre expérience est intéressante puisque vous avez la possibilité d'obtenir les tarifs des deux lignes, et cependant vous pensez que la concurrence ne s'applique pas. Vous avez également travaillé aux États-Unis où a été mise en vigueur la Loi Staggers et vous nous donnez votre opinion là-dessus. Je tiens donc à vous remercier de nous avoir fait part de l'opinion de votre entreprise qui fera partie du compte-rendu des délibérations du Comité. Merci beaucoup.

Nous appelons maintenant le dernier témoin, le *Newcastle-Chatham Labour Council* qui est représenté par M. McLaughlin.

M. John McLaughlin (Newcastle-Chatham Labour Council): Le 6 mars 1987, le gouvernement a annoncé des audiences publiques sur les projets de loi C-18 et C-19, Loi sur les transports et Loi sur les transports routiers.

Pour pouvoir faire un exposé devant le Comité, il fallait dire que vous étiez prêt à participer avant le 11 mars 1987. Vingt-six jours plus tard, le jour des poissons d'avril, je me trouve devant vous et je me demande si ce Comité s'intéresse vraiment à la question et si le gouvernement est vraiment prêt à aller au bout de ses intentions concernant l'intérêt qu'il porte aux contribuables canadiens.

Dans le comté de Miramichi-Northumberland au Nouveau-Brunswick, nous avons le plus haut taux de suicide, le plus haut taux de toxicomanie et d'alcoolisme de toute la région Atlantique du Canada. Nous avons l'une des régions qui possèdent le plus haut taux de chômage du Canada et le plus haut pourcentage de travailleurs à temps partiel de la région Atlantique du Canada. Cette dernière année nous avons connu quatre meurtres à Miramichi. Avec la déréglementation, nous allons sans doute connaître une nouvelle augmentation du

[Texte]

higher rate of suicide and more murders. We just had a suicide of a 12-year-old yesterday.

The last major overhaul in our transportation policy was done 20 years ago, and this was done by a very effective and compassionate board of inquiry. The *Freedom to Move* discussions are too hurried. It gives a person the feeling that something has already been bought and paid for.

The Chairman: Did you have a chance to make a brief before the MacPherson Royal Commission, Mr. McLaughlin, or your council?

Mr. McLaughlin: Which one?

The Chairman: Did you have a chance to make a brief before the MacPherson Royal Commission, which was the tribunal that you referred to? There was no travel of any parliamentary committee 20 years ago when the National Transportation Act was brought into force. There was a royal commission that held a lot of cloistered hearings across the country, but I doubt very much if you or the Labour Council ever made any appearance before the MacPherson Royal Commission.

Mr. McLaughlin: Now is the time for this government to open it up and get in and start doing this.

The Chairman: This is why we are here.

Mr. McLaughlin: Yes, but right here today regulation policies reflect our social and economic standards. On the Miramichi with high unemployment, grants and welfare are a way of life. Regulation policies are not a cost, but a way for our conscience to address human cost. We are all mandated to create jobs and give people dignity that work provides.

The regulation has proven in the past to be responsible for the loss of jobs, wage concessions and the bastardization of safety regulation, loss of regional service and a decrease in benefits for workers and unfair competition.

Loss of jobs. In 1980 when the American government passed the Motor Carrier Act which deregulated inter-state trucking, over 6,000 carriers south of the border closed their doors. During the first two years since this act was passed, the number of independent motor carriers dropped from 300,000 to 100,000. Over 300,000 unionized jobs were lost. The Manitoba Trucking Association estimates 2,700 direct jobs and 1,600 indirect jobs, \$170 million in spending in the province and \$16 million in provincial and municipal taxes will be lost with deregulation.

The Canadian trucking industry is a \$70-billion-a-year industry. The trucking association looks at 60% of their

[Traduction]

chômage, un taux plus élevé de suicide et davantage de meurtres. Un jeune de 12 ans s'est suicidé hier.

La plus grosse révision de notre politique des transports a été faite il y a 20 ans par une commission d'enquête très efficace et très sensible. Les discussions de *Aller sans entraves* se sont faites trop rapidement. On a l'impression que l'affaire a été conclue à l'avance.

Le président: Avez-vous présenté un mémoire devant la commission royale MacPherson, monsieur McLaughlin? Ou votre conseil l'a-t-il fait?

M. McLaughlin: Quelle commission?

Le président: Avez-vous présenté un mémoire devant la commission royale MacPherson, qui était le tribunal dont vous avez parlé? Les comités parlementaires ne voyageaient pas il y a 20 ans lorsque la Loi nationale sur les transports est entrée en vigueur. Il y avait une commission royale d'enquête qui tenait des audiences privées dans tout le pays, mais je doute que vous-même ou votre conseil syndical local ayez jamais comparu devant la commission royale MacPherson.

M. McLaughlin: Il est maintenant temps que le gouvernement fasse les choses un peu plus ouvertement et agisse réellement.

Le président: C'est pour cela que nous sommes ici.

M. McLaughlin: Oui, mais ici la politique de réglementation est actuellement le reflet de nos normes sociales et économiques. À Miramichi, vu le taux élevé de chômage, les subventions et l'assistance sociale sont un mode de vie. La politique de réglementation ne se mesure pas en fonction de son coût, mais c'est une manière de traiter le coût humain pour avoir bonne conscience. Nous avons tous le devoir de créer des emplois et de donner aux gens la dignité que leur confère le travail.

Il se trouve que la déréglementation a entraîné dans le passé des pertes d'emplois, des concessions salariales, une détérioration de la réglementation de la sécurité, une diminution des services régionaux, une réduction des avantages pour les travailleurs et une concurrence déloyale.

Perte d'emplois: En 1980, lorsque le gouvernement américain a voté sa loi sur les transporteurs routiers qui déréglementait le transport par camion entre les États, plus de 6,000 transporteurs chez notre voisin du Sud ont dû fermer boutique. Dans les deux années qui ont suivi l'entrée en vigueur de la loi, le nombre des transporteurs routiers indépendants est passé de 300,000 à 100,000. Plus de 300,000 employés syndiqués ont perdu leurs emplois. La Manitoba Trucking Association estime que la déréglementation entraînera la perte directe de 2,700 emplois et indirecte de 1,600 emplois, une diminution des dépenses de 170 millions de dollars dans la province et une diminution des taxes provinciales et municipales de 16 millions de dollars.

Le secteur du camionnage canadien représente un chiffre d'affaires annuel de 70 milliards de dollars. L'Association des

[Text]

business lost to American competition. This adds up to \$42 billion lost to American competition. Free trade for Americans is at the expense of Canadians.

In the airline industry in the United States, over 40,000 workers were displaced in the first four years. The rail, Canada's second leading freight transport sector, has only to look at what happened after the Staggers Act of 1980 was passed in the States. There was an abandonment of rail lines, permanent laying off of rail workers. There were 13 rail companies, which now have been reduced to 7. We see communities devastated by depopulation and over 150,000 jobs lost and the large corporate structures starting to price upward at whatever whim.

Since the passenger bus industry was deregulated in the States there are 20% fewer communities receiving service. Fares rose dramatically, hitting the poor and elderly, and over 20,000 workers lost jobs. If deregulation is allowed, then the service and the people involved in the bus industry will not be there.

We already see the effects of deregulation in the marine industry. Our merchant marine was wiped out after the Second World War when under pressure from corporate shippers, such as the mining and wood industries, the Liberal government removed carriage protection. The corporate shippers were then free to export their goods on foreign ships. What remains of the ocean shipping industry now faces deregulation in the form of proposed amendments to the Shipping Conferences Exemption Act. This will remove publicly set shipping tariffs, replacing them with confidential contracts. This will drive down rates, taking with them wages and safety standards.

With the deregulation of the transportation industry and opening up markets to free trade we are looking at 800,000 to 900,000 jobs lost in Canada. This is equal to approximately \$4 billion lost in personal income tax alone in Canada. This is a very conservative estimate.

On the Miramichi we have approximately 14% to 16% unemployment—and those are federal figures. These figures do not reflect part-time workers or people being trained in community college for jobs that do not exist, and young people working grants and people who have never worked before. The real figure on the Miramichi is 40% to 50% unemployment.

Over the last 10 years approximately \$300 million was spent on grants in the Miramichi; not one permanent job has been created. These moneys were used to build golf courses and marinas. We have a group on the river that does social and economic analysis programs, and we can show where the \$300

[Translation]

camionneurs pense que 60 p. 100 des affaires seront perdues au profit des concurrents américains. Cela fait 42 milliards de dollars qui seront perdus du fait de la concurrence américaine. Le libre-échange profite aux Américains au dépens des Canadiens.

Dans le secteur des transports aériens aux États-Unis, plus de 40,000 travailleurs ont dû déménager pendant les quatre premières années. Pour les chemins de fer, qui est le deuxième secteur canadien pour le transport des marchandises, il suffit de regarder ce qui s'est produit après que la loi Staggers de 1980 a été votée aux États-Unis. De nombreuses lignes ont été abandonnées et les licenciements de travailleurs du rail n'ont pas cessé. Il y avait 13 compagnies ferroviaires, il n'en reste que sept. Des localités entières se dépeuplent et plus de 150,000 emplois ont été perdus; et on constate que les grosses compagnies commencent à faire monter les prix comme elles l'entendent.

Depuis que le transport de passagers par autobus a été déréglementé aux États-Unis, 20 p. 100 des localités ne sont plus desservies. Les prix des tickets ont énormément augmenté, frappant ainsi les économiquement faibles et les personnes âgées, et plus de 20,000 travailleurs ont perdu leurs emplois. Si on autorise la déréglementation, on verra disparaître le service par autocars ainsi que les emplois qu'il suppose.

Nous voyons déjà les effets de la déréglementation des le secteur des transports maritimes. Notre marine marchande a disparu après la Deuxième Guerre mondiale parce que le gouvernement fédéral a fait disparaître la garantie du transport sur les instances des compagnies expéditrices comme les industries minières et l'industrie du bois. Les compagnies expéditrices ont ensuite été libres d'exporter leurs produits sur des bateaux étrangers. Ce qui reste de l'industrie du transport maritime doit maintenant faire face à la déréglementation sous forme de modifications proposées à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Nous verrons ainsi disparaître les tarifs de transport maritime fixés publiquement et ils seront remplacés par des contrats confidentiels. Nous verrons alors une diminution des tarifs qui entraînera une baisse des salaires et la détérioration des mesures de sécurité.

Avec la déréglementation des transports et l'ouverture des marchés au libre-échange, nous risquons entre 800,000 et 900,000 pertes d'emplois au Canada. Cela correspond à environ quatre milliards de dollars d'impôt sur le revenu en moins au Canada. Et ce sont des chiffres minimum.

Dans le secteur de Miramichi nous avons entre 14 et 16 p. 100 de chômage, selon les chiffres fédéraux. Ces données ne tiennent pas compte des travailleurs à temps partiel, des personnes qui suivent une formation dans les collèges locaux pour des emplois qui n'existent pas, des jeunes qui reçoivent des subventions de travail et des personnes qui n'ont encore jamais travaillé. En réalité le chômage serait de l'ordre de 40 à 50 p. 100 à Miramichi.

Ces dix dernières années, près de 300 millions de dollars ont été accordés en subventions dans la région de Miramichi; aucun emploi permanent n'a été créé. Ces sommes ont servi à construire des terrains de golf et des ports de plaisance. Il y a un groupe sur la rivière qui fait l'analyse économique et sociale

[Texte]

million was picked up. What has come out is that some of the people, the low-income group, when they look at it will ask why no one has ever said anything about this; why do not the people who are involved in the grant speak up and ask where the full-time jobs are?

In El Salvador, if you try to do something for yourself, or talk about housing or social issues, you are shot; with the grant system you are suppressed. If you open your mouth and say anything about it, you do not get in on the next grant; you do not get your UI stamps and you go on welfare.

We had DREE. We had DRIE. Now we have a community Futures program being implemented in the region. If the approximate loss of \$4 billion is to be lost in personal income tax revenue on account of deregulation, free trade, or privatization, what is the total loss when you add up the different sectors? Who is going to pay for the next DREE or DRIE or Futures program in the Miramichi? What scheme is going to be invented for the low income and the unemployed on the Miramichi?

Our great-grandfathers came to the Miramichi as pioneers; 200 years later we are still pioneering. People have to realize that labour and work is prior to production and profit and has to be taken in that order.

Abraham Lincoln, December 3, 1861, Christmas address to Congress:

Human labour should not be treated as a commodity to be bought and sold in the workplace. Human labour must be the subject of production, taking precedence over capital and technology. The basic rights of working people take priority over the maximization of profits and the accumulation of machines.

With 40% to 50% unemployment on the Miramichi, we know there is no priority put on human labour by the federal and provincial governments.

• 1730

At one time we were embarrassed at the ignorance of the governments. Now we just consider ourselves pioneers all over again.

We would like to see a board of inquiry more concerned at looking at people, looking at work, and looking at dignity of people. We would like to see this board of inquiry come into the Miramichi and take a look at what is happening up there: suicides, 12-year-olds; murders that you never heard tell of before.

The Chairman: I want to thank you, Mr. McLaughlin, for your provocative brief on a lot of very large social issues. And as far as the bills are concerned, I gather it is rather clear that you think they are so bad they should be null and void until

[Traduction]

des programmes et nous pouvons montrer où sont allés ces 300 millions de dollars. Ce qui va se produire, c'est que certains, parmi les personnes qui touchent un faible revenu, en voyant cela vont demander pourquoi personne n'en a jamais rien dit; pourquoi ceux qui ont eu affaire à ces subventions n'élèvent pas la voix pour demander où sont les emplois à plein temps?

Au Salvador, si vous essayez de faire quelque chose pour vous en sortir, ou essayer de parler des questions sociales et de logement, on vous fusille; avec le système de subventions, on vous raye de la carte. Si vous prenez la parole, vous n'êtes plus sur la liste de la prochaine subvention; vous n'aurez plus droit à vos timbres d'assurance-chômage et vous n'aurez plus que l'assistance sociale comme recours.

Il y a eu le ministère de l'Expansion économique régionale, puis le ministère de l'Expansion industrielle régionale. Nous avons maintenant le Programme de l'avenir qui est appliqué dans certaines localités de la région. Si on estime que quatre milliards de dollars environ seront perdus en impôt sur le revenu du fait de la déréglementation, du libre-échange ou de la privatisation, quelle va être la perte totale lorsque l'on additionne les différents secteurs? Qui va payer le prochain programme d'Expansion économique régionale, d'Expansion industrielle régionale ou de l'Avenir à Miramichi? Quel stratagème va-t-on encore inventer pour les économiquement faibles et les chômeurs à Miramichi?

Nos arrière-grands-parents sont venus à Miramichi en tant que pionniers; 200 ans plus tard nous faisons encore le travail de pionnier. Il va falloir admettre que la main-d'oeuvre et le travail passent avant la production et le profit et traiter les choses dans cet ordre.

Le 3 décembre 1861, Abraham Lincoln disait en s'adressant au Congrès à l'occasion de Noël:

Il ne faut pas traiter la main-d'oeuvre comme une denrée que l'on peut acheter et vendre sur le marché. La main-d'oeuvre doit être à l'origine de la production, et avoir priorité sur le capital et la technique. Les droits fondamentaux des travailleurs doivent venir avant la maximalisation des profits et l'accumulation des machines.

Avec 40 à 50 p. 100 de chômage à Miramichi, on sait que les gouvernements fédéral et provincial ne donnent aucune préséance à la main-d'oeuvre.

Il fut un temps où l'ignorance des gouvernements nous gênait. Mais maintenant, nous nous considérons à nouveau comme des pionniers en train de refaire tout le travail.

Nous aimerions voir une commission d'enquête plus soucieuse des gens, du travail et de la dignité des personnes. Nous aimerions qu'une commission d'enquête vienne à Miramichi voir ce qui se passe. Des suicides de jeunes de 12 ans, des meurtres, choses inédites jusque-là.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur McLaughlin, pour votre exposé agressif sur plusieurs questions d'ordre social très importantes. Pour ce qui est des projets de loi, j'imagine que vous estimez qu'ils sont si mal conçus qu'ils

[Text]

some inquiry or some royal commission comes along, I suppose.

Mr. McLaughlin: I think that the *Right to Move*... the sessions that we are into now are too fast and too hurried, and there has to be more detailed examination of different factors. You cannot just look at the different companies that presented here today, like Fraser Inc., Brookville Transport, Repap yesterday in Halifax, and all the members of the Canadian Pulp and Paper Association, who are for deregulation. They are looking at profits, they are looking at breaking down tariff barriers, and there is no consideration for people, work and dignity.

Mr. Angus: Just a brief comment. I want to thank Mr. McLaughlin for waiting through the day to have his chance to speak on behalf of the people he represents, and I want to thank him for a very graphic demonstration of the Miramichi and the problems that face it.

All I can do is assure you that there are some of us on the committee who are very concerned about the economic impact on the communities and will do whatever we can to either change this bill or get it stopped somehow. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. McLaughlin, I want to thank you. You did wait all day, and you certainly graphically illustrated some of the social problems in Miramichi.

This committee stands adjourned until 8:30 a.m.

[Translation]

devraient être jugés nuls et nonavenus et qu'une commission d'enquête devrait vous rendre visite.

M. McLaughlin: Je pense que les discussions concernant *Aller sans entraves*... les séances que nous tenons en ce moment se passent trop rapidement, et qu'il faudrait un examen plus détaillé des différents facteurs. Il ne suffit pas de tenir compte des différentes entreprises qui se sont présentées ici aujourd'hui, comme *Fraser Inc.*, *Brookville Transport*, *Repap* hier à Halifax, et tous les membres de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, qui sont en faveur de la déréglementation. Ils ont pour seul souci les bénéfices, ils ne visent que la suppression des barrières tarifaires et n'ont aucune pensée pour les gens, pour le travail et pour la dignité humaine.

M. Angus: J'ai une petite remarque à faire. Je veux remercier M. McLaughlin d'avoir attendu toute la journée pour pouvoir parler au nom des personnes qu'il représente. Je le remercie de nous avoir décrit si clairement la situation et les problèmes de Miramichi.

Je puis vous assurer que certains d'entre nous se préoccupent beaucoup des répercussions économiques sur les localités et feront tout leur possible soit pour changer le projet de loi, soit pour éviter qu'il aboutisse. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur McLaughlin, merci à vous aussi. Vous avez attendu toute la journée et vous nous avez vraiment montré avec clarté les problèmes sociaux de Miramichi.

La séance est levée jusqu'à demain 8h30.

From the Potato Marketing Council of Prince Edward Island:

John MacDonald, Past Chairman of the Canadian Horticultural Council;
Norman Clarey, Director of the Atlantic Provinces Transportation Commission;
Donald Anderson, General Manager;
Gerry Fougère, Marketing and Transportation Officer.

From the Moncton and District Labour Council:

Dany Murphy, Chairman of the Education Committee;
Kathryn-Ann Leger, Table Officer;
Gary Murray, Resource Person.

From the Brotherhood of Railway Air Line Clerks:

J.J. Boyce, General Chairman;
John Marr, Representative.

From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:

R. Leblanc, President;
J. Belliveau, Vice-President;
G. Callendar, General Chairman;
Bernard Beukeveld, Safety Committee;
Jim Belliveau, Vice-President;
Royce Girvan, Secretary-Treasurer.

From Brookville Transport Limited:

Richard H. Oland, President;
E.J. Mokler, Solicitor,

From Fraser Inc.:

Austin S. Durant, Manager of Transportation.

From Newcastle Chatham District Council:

John MacLaughlin.

De The Potato Marketing Council of Prince Edward Island:

John MacDonald, ancien président du Conseil canadien de l'horticulture;
Norman Clarey, directeur de la Commission du transport des provinces Atlantiques;
Donald Anderson, directeur général;
Gerry Fougère, agent de la commercialisation et du transport.

Du Conseil du travail de Moncton et du district:

Dany Murphy, président du Comité de l'éducation;
Kathryn-Ann Leger, agent de la table;
Gary Murray, personne-ressource.

De La Fraternité des commis de chemin de fer, de lignes aériennes:

J.J. Boyce, président général;
John Marr, représentant.

De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:

R. Leblanc, président;
J. Belliveau, vice-président;
G. Callendar, président général;
Bernard Beukeveld, Comité de sécurité;
Jim Belliveau, vice-président;
Royce Girvan, secrétaire-trésorier.

De The Brookville Transport Limited:

Richard H. Oland, président;
E.J. Mokler, solliciteur.

De Fraser Inc.:

Austin S. Durant, directeur du transport.

Du Conseil central de Newcastle Chatham:

John MacLaughlin.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Province of New Brunswick:
The Honourable Richard B. Hatfield, Premier.

From the New Brunswick Liberal Party:
Frank McKenna, Leader.

From the Atlantic Provinces Trucking Association:
Dale Elliott, Executive Director;
Dick Thompson, President, from Thompson Fraser.
Ted Fraser, Transport, Secretary-Treasurer, from Polstar.

From the New Brunswick Federation of Labour:
Timothy McCarthy, President.
Frederick Thayer, Deregulation Expert.
Katherine Leger, Vice-President.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:
Fred Hatfield, Chairman.
Craig Dickson, General Manager.
Sandra Brewer.

From the Unions at the Moncton C.N. Shops:
Gary Murray, General Chairman,
Gordon Callendor, Regional General Chairman;
Tom Wood, Member.

From the Brotherhood of Railway Carmen:
Gregory Murphy, President;
Stan Horodyski, National President;
David Dort, Chairman of Local 967.

@t+l

TÉMOINS

De la province du Nouveau-Brunswick:
L'honorable Richard B. Hatfield, premier ministre.

Du parti libéral du Nouveau-Brunswick:
Frank McKenna, leader.

De The Atlantic Provinces Trucking Association:
Dale Elliot, directeur exécutif;
Dick Thompson, président, *Thomas Fraser*;
Ted Fraser, secrétaire-trésorier, Transport, *Polstar*.

De La Fédération du travail du Nouveau-Brunswick:
Timothy McCarthy, président;
Frederick Thayer, spécialiste en matière de décontrôle;
Katherine Leger, vice-présidente.

De la Commission du transport des provinces atlantiques:
Fred Hatfield, président;
Craig Dickson, directeur général.
Sandra Brewer.

From The Union at the Moncton C.N. Shops:
Gary Murray, président général;
Gordon Callendor, président général régional;
Tom Wood, membre.

De La Fraternité des wagonniers de chemins de fer:
Gregory Murphy, président;
Stan Horodyski, président national;
David Dort, président de la section locale 967.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

JUL 19 1989

